

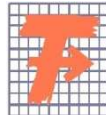
TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

LIBEREC 2011

TEREZA JAREŠOVÁ

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ



Studijní program: B3107 Textil
Studijní obor: 3107R007 Textilní marketing

OCHRANNÉ ODĚVY PRO JEZDCE
NA MOTOCYKLECH
PROTECTIVE CLOTHING
FOR THE MOTORCYCLE RIDERS

Tereza Jarešová

KHT - 759

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jana Salačová Ph.D.

Rozsah práce:

Počet stran textu... 62

Počet obrázků..... 8

Počet tabulek..... 4

Počet grafů 40

Počet stran příloh...8

PROHLÁŠENÍ

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne 11. 5. 2011

Podpis

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych chtěla poděkovat všem, kteří mi poskytli svůj čas a cenné informace nezbytné pro vytvoření této práce.

Zejména bych zde chtěla poděkovat své vedoucí bakalářské práce paní Ing. Janě Salačové, Ph.D. za odborné vedení a konzultaci mé práce.

Dále bych chtěla poděkovat všem svým blízkým, kteří mne nejen při psaní této práce, ale i po dobu celého mého studia, podporovali.

ANOTACE

Tato práce je zaměřena na vlastnosti ochranných oděvů pro jezdce na motocyklu. Hlavním jejím cílem je zjistit, jaké materiály, a proč, nejčastěji používají výrobci motocyklových ochranných oděvů a jaké oděvy a ochranné prvky nejvíce využívají při jízdách samotní jezdci. Jaký komfort a bezpečnost jim jednotlivé části oděvu přináší a jaké vlastnosti na nich nejvíce oceňují a ovlivňují je při jejich koupi. Ke zjištění těchto informací byl uskutečněn marketingový průzkum, který se skládá ze dvou částí a v práci je rozebrán a vyhodnocen.

KLÍČOVÁ SLOVA:

- bezpečnost
- komfort
- materiál
- průzkum

ANNOTATION

This bachelor work is focused on the characteristics of protective clothing for motorcycle riders. Its main objective is to determine what materials and why are used the most manufacturers of motorcycle protective clothing and what clothing and protective devices used in most motorcycle riders rides themselves. What comfort and safety of their items of clothing and what brings them to the characteristics most valued and affect them in their purchase. To obtain such information has been carried out marketing research, which consists of two parts, and work is analyzed and evaluated.

KEY WORDS:

- safety
- comfort
- material
- survey

Obsah

Úvod	9
2 Bezpečnost jízdy na motocyklu.....	10
2.1 Bezpečná jízda	10
2.1.1 Základy bezpečné jízdy na motocyklu.....	10
2.1.2 Nehodovost	11
2.2 Ochranné funkce oděvů a příslušenství.....	14
3 Marketingový výzkum.....	20
4 Marketingový průzkum výrobců	23
4.1 Definování problému	23
4.2 Stanovení cíle	23
4.3 Plán realizace	24
4.4 Sběr dat.....	24
4.5 Zpracování a analýza získaných dat.....	25
4.6 Zpracování závěrečné zprávy a prezentace výsledků	37
5 Nejdůležitější bezpečnostní prvky motocyklových oděvů.....	40
6 Marketingový průzkum mezi uživateli.....	42
6.1 Definování problému	42
6.2 Stanovení cíle	42
6.3 Plán realizace	43
6.4 Sběr dat a vzorek respondentů	43
6.5 Analýza a porovnání získaných dat.....	46
6.6 Zpracování závěrečné zprávy a diskuse výsledků	57
7 Závěr	59
8 Seznam použité literatury	61

Seznam značek a zkratk

km/h - kilometr za hodinu

mm - milimetr

atd. - a tak dále

... - a další

např. - například

pozn. - poznámka

vč. - včetně

v r. - v roce

č. - číslo

tab. - tabulka

obr. - obrázek

ÚVOD

Dnes již na světě není člověka, pro kterého by oblečení nebylo, ať už z módního či funkčního hlediska, důležité. Existují však skupiny lidí, u kterých můžeme říci, že jejich odívání je životně důležité. Do této skupiny se řadí nepochybně motocykloví jezdci („motorkáři“). Oblíbenost jízd na motocyklech různé kategorie v České republice každoročně stoupá. Jen díky neustálému zlepšování vlastností ochranných motocyklových oděvů a příslušenství úměrně k tomuto zvýšení nestoupá počet úmrtí jezdců.

Díky této skutečnosti se tedy přímo nabízí uskutečnění průzkumu, jaké materiály a jejich vlastnosti bezpečnost motocyklistů zajišťují. Jelikož ale každá mince má dvě strany, tato práce si také dává za cíl podívat se na vlastnosti, které jsou důležité pro samotné jezdce a to především z hlediska jejich komfortu.

Bakalářská práce si za první cíl klade zjistit, z jakých materiálů se nejčastěji vyrábí motocyklová výstroj, zejména oděvy. Dále jaké ochranné prvky se při výrobě využívají a na jaká místa motooděvů se implementují.

Druhým cílem je získání informací od jezdců. Dotazy jsou zaměřeny na bezpečnost jejich výstroje, četnost obměny, komfort jezdců při změnách počasí a na kritéria, která je ovlivňují při koupi.

Mimo dva uskutečněné marketingové průzkumy si tato práce klade za cíl seznámit její čtenáře s celkovou situací bezpečnosti jízdy na motocyklu, nejčastěji vyskytovanými úrazy a s doporučeními, jak by se nebezpečnost jízdy mohla snížit.

2 BEZPEČNOST JÍZDY NA MOTOCYKLU

2.1 Bezpečná jízda

Bezpečnou jízdou lze označit jízdu, při které se řidič motocyklu snaží předcházet ohrožení svému či ohrožení okolí. Předcházet ohrožení může pouze řidič, který plně koncentruje svou pozornost na to, co se v dopravní situaci, ve které se pohybuje, může stát, co nastane. Za tohoto předpokladu může s předstihem ovlivňovat své chování a značným způsobem snížit riziko dopravní nehody.

Pro eliminování dopravních nehod je dalším důležitým faktorem dodržování zásad bezpečné jízdy, které jsou popsány níže.

2.1.1 Základy bezpečné jízdy na motocyklu

Před jízdou

Motocykly jsou silné stroje, které se pohybují v oblasti rychlostí blížících se 300 km/h. Jízda na motocyklu tudíž klade vysoké nároky na jeho technický stav (povrch a tlak pneumatik, stav oleje a paliva, funkce elektrických zařízení, funkce brzd), který je třeba před každou jízdou kontrolovat.

Zákaz jízdy po požití určitých léků, alkoholu či drog je samozřejmý.

Pravidla jízdy na motocyklu

1. Rozhlížet se před sebe, vyhledávat potenciální nebezpečí. Oči neustále pendlují mezi horizontem a místem těsně před vámi. Kromě toho oči sledují zpětná zrcátka (situaci za vámi) i situaci po stranách (periferní vidění).
2. Identifikovat možná rizika (odbočující auta, křižovatky s vedlejší silnicí, koleje, stojící auta, osoby atd.)
3. Určení, zda by se toto nebezpečí mohlo týkat i vás.

4. Rozhodnutí, jak se vyvarovat riziku.
5. Uskutečnit toto rozhodnutí [1].

Pokud řidiči pravidla bezpečné jízdy nedodržují, zvyšují tak riziko vzniku nehod.

2.1.2 Nehodovost

Podle webové encyklopedie Wikipedia je nehodovost definována: „Nehodovost je ukazatel, který vypovídá o pravděpodobnosti vzniku nehody na určité komunikaci ve vztahu k jejímu jízdnímu výkonu.“

Počty nehod jsou vysoké a informace o nich se zaznamenávají do statistik. Díky nim je viditelné, v jaké míře je jízda na motocyklu nebezpečná. Z důvodu přesnosti dat je níže pracováno s ročenkami nehodovosti z let 2008 a 2009, uveřejněnými Policií ČR.

V následující tabulce je uvedena závažnost nehod u vybraných druhů vozidel za rok 2006 - 2008.

Tabulka č. 1 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel 2006-2008 [2]

Druh vozidla	závažnost nehod rok 2008	závažnost nehod rok 2007	závažnost nehod rok 2006
Malý motocykl	15,2	13,3	12
Motocykl	38,0	38,7	41,3
Osobní automobil	6,9	6,3	5,1
Nákladní automobil	4,2	5,1	3,9
Autobus	4,0	4,3	7
Traktor	9,3	9,6	2,6
Jízdní kolo	19,6	28,1	18,4

Tabulka č. 1 znázorňuje, že nejhorší ukazatel je u motocyklů, kde v roce 2008 na 1 000 nehod připadá 38 usmrcených osob.

V následující tabulce je uvedena závažnost nehod u vybraných druhů vozidel za rok 2009.

Tabulka č. 2 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel 2009 [2]

DRUH VOZIDLA	ZÁVAŽNOST NEHOD ROK 2009
Malý motocykl	13
Motocykl	38
Osobní automobil	13
Nákladní automobil	11
Autobus	14
Traktor	18
Jízdní kolo	20

Tabulka č. 2 znázorňuje, že nejhorší ukazatel je u motocyklů, kde na 1 000 nehod připadá 38 usmrcených osob.

Tabulka č. 3 Počty usmrcených v ČR za rok 2008 [2]

Kategorie účastníka silničního provozu rok 2008	Usmrceno celkem	Usmrceno v obci	Usmrceno mimo obec
Řidiči osobních automobilů	360	85	275
Spolujezdci v osobních automobilech	181	62	119
Chodci	210	146	64
Řidiči motocyklů	101	43	58
Cyklisté	77	36	41
Řidiči nákladních automobilů	38	9	29
Spolujezdci v nákladních automobilech	4	0	4
Spolujezdci na motocyklech	7	3	4
Řidiči malých motocyklů	8	4	4
Řidiči mopedů	2	2	0
Řidiči traktorů	0	0	0
Spolujezdec na traktoru	0	0	0
Cestující v autobusech	0	0	0
Spolujezdci na malých moto	0	0	0
Řidiči autobusů	0	0	0
Pojízdný pracovní stroj	2	1	1
Vozka, jezdec na koni	1	1	0
Strojvedoucí	1	1	0
Celkem	992	393	599
Z toho :			
děti spolujezdci ve vozidlech (OA+MOTO)	7	2	5
děti chodci	7	6	1
děti cyklisté	2	1	1
dítě řidič moto	1	1	0
DĚTI Celkem	17	10	7

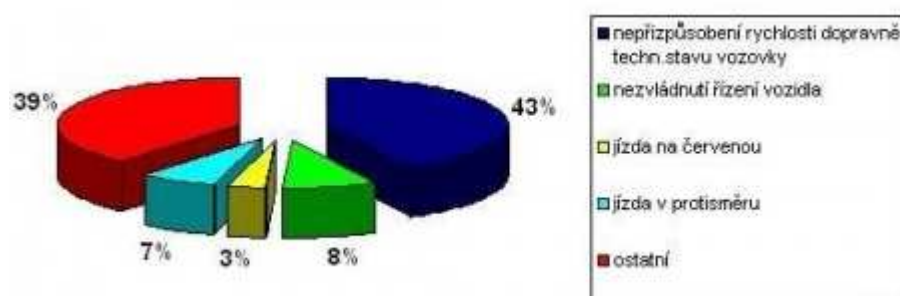
Tabulka č. 3 udává, že počet úmrtí u řidičů a spolujezdců na motocyklech je několikanásobně nižší než u řidičů a spolujezdců v automobilech. Je však nutné zohlednit několik faktorů. Prvním je motocyklistická sezóna, která trvá nanejvýš půl roku. Další nerovnost je v celkovém počtu řidičů automobilů a motocyklů a s tím spojené počty možných spolujezdců v automobilu oproti motocyklu. Při zohlednění těchto skutečností je procentuelní úmrtnost na motocyklech vyšší.

Tabulka č. 4 Počty usmrcených v ČR za rok 2009 [2]

Kategorie účastníka silničního provozu rok 2009	Usmrceno celkem	Usmrceno v obci	Usmrceno mimo obec
Řidiči osobních automobilů	320	74	246
Spolujezdci v osobních automobilech	148	31	117
Chodci	157	110	47
Řidiči motocyklů	76	26	50
Cyklisté	72	40	32
Řidiči nákladních automobilů	28	5	23
Spolujezdci v nákladních automobilech	14	3	11
Spolujezdci na motocyklech	4		4
Řidiči malých motocyklů	5	2	3
Řidiči mopedů	3	2	1
Řidiči traktorů	1	1	0
Spolujezdec na traktoru	0		0
Cestující v autobusech	1		1
Spolujezdci na malých moto	0		0
Řidiči autobusů	2	1	1
Pojízdný pracovní stroj	1		1
Vozka, jezdec na koni	0		0
Strojvedoucí	0		0
Celkem	832	295	537
Z toho :			
děti spolujezdci ve vozidlech (OA+MOTO)	8	2	6
děti chodci	5	3	2
děti cyklisté	1	1	0
dítě řidič moto	0		0
DĚTI Celkem	14	6	8

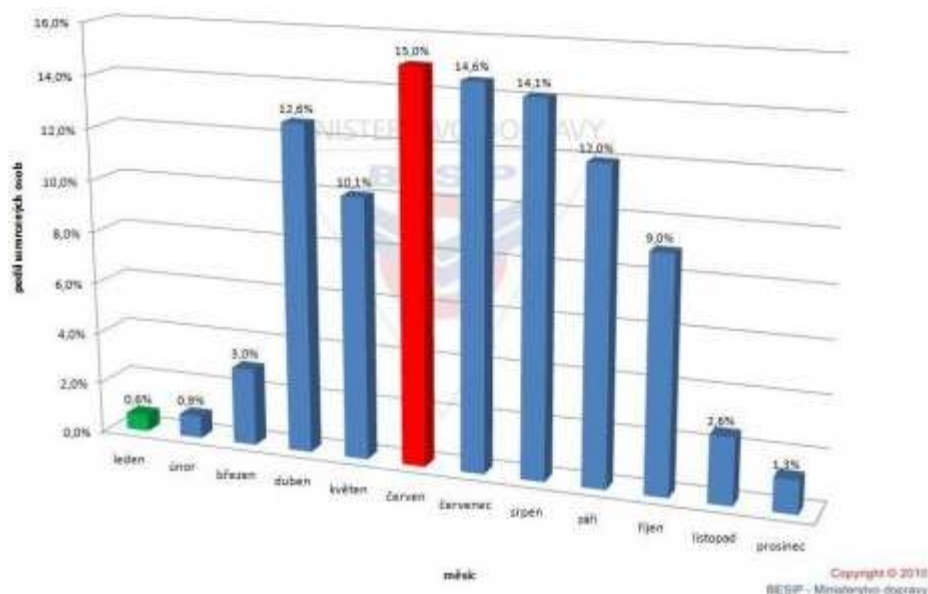
Za rok 2009 došlo ke snížení jak celkového počtu úmrtí, tak úmrtí řidičů motocyklů. Tento trend se netýká jen posledních dvou let, ale počet úmrtí motocyklistů klesá již od roku 2007. Je to zásluhou několika faktorů: mediální tlak na bezpečnou jízdu řidičů; konstrukce, výbava a doplňky motocyklů; vývoj ochranných oděvů a příslušenství.

Ačkoliv tyto faktory snížení úmrtí napomáhají, stále patří Česká republika k nejhorším zemím v Evropě. Ve Švýcarsku připadá na jednu miliardu ujetých kilometrů 30 mrtvých motocyklistů. U nás je to šestkrát více [3].



Graf č. 1 Nejčastější příčiny usmrcení osob při dopravních nehodách zaviněných motocyklisty, 2009 [4]

Již výše je zmíněno, že motocykly jsou sezónní záležitostí, proto z pohledu „motorkáře“ je **nejrizikovější měsíc červen**, viz graf níže.



Graf č. 2 Relativní vývoj usmrcených motocyklistů v jednotlivých měsících, 2010 [4]

2.2 Ochranné funkce oděvů a příslušenství

Jedním z nejdůležitějších pravidel pro bezpečnou jízdu na motocyklu je výběr vhodného oděvu a příslušenství.

Pro seznámení s vlastnostmi ochranných oděvů a příslušenství je nezbytné představení jednotlivých částí. Celková ochrana jezdce nespočívá jen v ochranném oděvu, ale i v doplňcích, které jsou pro jízdu nezbytné.

Přilba (helma) – je nejdůležitějším komponentem motocyklové výstroje. S cenou a kvalitou rovněž souvisí pohodlí a především dobré padnutí přilby.



Obrázek č. 1 Přilba [5]

Vyrábí se pět základních typů helem

Integrální – uzavřená helma je z hlediska bezpečnosti nejlepší. Je vhodná pro jezdce, kteří jezdí stále po silnici vyššími rychlostmi.

Vyklápěcí – patří do podskupiny integrálních helem. Bývá váhově nejtěžší, ale pro uživatele nejpřívětivější. Ve vyklopeném stavu je vhodná pouze pro pomalejší jízdu.

Adventure – konstrukcí se nachází mezi integrální a vyklápěcí helmou. Je vhodná i pro jízdu terénem.

Krosová – využívá se jen pro motokros. Nehodí se pro delší či rychlejší jízdu.

Otevřená (Jet) – nejméně bezpečná, základní helma. Nejpohodlnější na nasazování. Nehodí se pro rychlou jízdu.

KONSTRUKCE

Základem přilby je *skořepina*, která může být:

- plastová (termoplast, polykarbonát) - životnost dva roky
- kompozitová, laminovaná (skleněné vlákno, kevlar, karbon) - kvalitnější než plastová, životnost pět let.

U plastových helem nebývá po nárazu vidět poškození, kompozitové naopak prasknou a dají na srozuměnou, že je třeba pořídit novou.

Pod skořepinou se nachází *pevné polystyrenové jádro*, které je s vnějším skeletem pevně spojeno a plní deformační funkci v případě nárazu.

Samotný *interiér helmy*, který sedí na hlavě, je na polystyrenu nalepený, nebo je vyjímatelný, což je hygieničtější varianta, protože se lépe čistí.

Řemínek se dává s rychlosponou, nebo ocelovými DD kroužky. Na každém řemínku je našitý homologační štítek.

Plexi se standardně dává u všech helem čiré, běžná tloušťka je kolem 2 mm. Používají se dva způsoby uchycení: pod bočnicemi, nebo bezbočnicové. Všechna plexi dnes mají nějakou úpravu proti poškrábání a mlžení (lak, fólie ...).

Větrání se používá náporové a podtlakové. Téměř každá helma má bradové větrání, které zamezuje mlžení plexi. Dražší modely mají různá čelní, temenní či týlová větrání. Kvalitní helma větrá, ale nevytváří uvnitř hluk.

BEZPEČNOST

V současné době je platnou normou ECE 20-05, která se nachází na homologačním štítku našitém na upínacím řemínku. V kroužku uvedené písmeno E s číslem určuje zemi, ve které homologace proběhla. Číslo musí začínat 05. Písmena P, NP nebo J značí, jak byla helma testována: P má kompletní test (integrální helmy), NP jsou uzavřené helmy, které nemají test bradové části a J nemají test bradové části, protože žádnou bradovou část nemají (otevřené helmy) [6].

Oblečení – je nejrozsáhlejší složkou ochrany pro motocyklisty. Jezdec si může vybírat mezi několika typy svrchních oděvů:

1. **Jednodílná kombinéza** – nejbezpečnější varianta (viz obr. č. 2). Konstrukce střihu je maximálně přizpůsobena sportovní jízdě a je určena pro užití na závodních tratích.
2. **Dvoudílná kombinéza** – nejběžněji užívaná varianta (viz obr. č. 3). Bunda a kalhoty jsou spojeny vysoce pevnostním zipem po celém obvodu. Vytváří tak dokonalý celek a poskytují komfort jednodílné kombinézy. Výhodou je možnost pohodlného odepnutí bundy při přerušení jízdy a pohybu mimo motocykl. Dvoudílná kombinéza poskytuje díky kompletnímu sepnutí a přiléhavému střihu maximální ochranu a bezpečnost.
3. **Bunda a kalhoty** – varianta (viz obr. č. 4 a 5), která umožňuje nejvíce možných kombinací. Jezdci mají možnost výběru z výrobků kožených, textilních či kombinací kůže a textilu. Kombinézy jsou limitovány pouze výrobou z kožených materiálů [7].

Důležitým faktorem při výrobě motooděvů je typ motocyklu, na který je výrobek určen. Typ motocyklu ovlivňuje nejen střih, ale také výbavu bezpečnostními prvky [7].



Obrázek č. 2 Jednodílná kožená kombinéza [7] Obrázek č. 3 Dvoudílná kožená kombinéza [7]



Obrázek č. 4 Textilní bunda [7]



Obrázek č. 5 Textilní kalhoty [7]

Motooblečení podléhá módě, vyrábí se ve všech barevných provedeních a s různými vzory. Při výběru oděvů je však nutné se řídit podstatnějšími kritérii, kterými jsou z hlediska bezpečnosti zejména: materiál, způsob zpracování a přítomnost ochranných prvků. Tato kritéria budou specifikována v marketingovém průzkumu dále.

Rukavice – jsou velmi důležitou součástí motocyklové výstroje. Chrání jezdce za jízdy před kamínky či hmyzem, ale hlavně je jezdec chráněn při pádu.

Rukavice se dělí podle typu motocyklu, na kterém jsou používány, proto nejvíce využívaný typ rukavic je ten, který se používá na sportovních a cestovních motocyklech.



Obrázek č. 6 Typy rukavic [8]

Materiál: Motocyklové rukavice musí být odolné proti prodření a musí být maximálně bytelné. Člověk se snaží při pádu instinktivně zachytit rukama, a proto první, co přichází na řadu při pádu, jsou ruce. Proto také výrobci opatřují rukavice kevlarovými vložkami, nýty či různými dalšími výztuhami. Některé typy rukavic jsou pouze ušity z hovězí kůže bez žádných dalších výztuh či vložek. Naproti tomu rukavice, které jsou opatřeny nýty či dokonce (u dražších typů) kevlarovými výztuhami perfektně

chrání ruce při možném pádu. Nýty jednak zlepšují odolnost proti prodření a také lépe kloužou po asfaltu, čímž velmi snižují riziko vymknutých zápěstí či podobných zranění. Rukavice, které jsou vyrobeny z tenké hovězí kůže, snadno promoknou, naproti tomu rukavice vyrobené z Cordury či Goretexu by za deště měli vydržet nepromoknuté [4].

Obuv - musí splňovat určité požadavky jak z hlediska pohodlí, tak i z hlediska bezpečnosti. Motocyklové boty tedy musí být pohodlné a odolné.

Lze je rozdělit do tří hlavních kategorií. Boty pro silniční a cestovní motocykly, pro motokros a enduro a obuv na choppery a cruisery. Všechny typy však musí být minimálně nad kotníky vysoké.



Silniční obuv sahá do půle lýtek, má zesílení na kotnících a nártu. Některé typy jsou opatřeny po stranách sleidery, které zabraňují poškození obuvi při případném styku s asfaltem. Zapínání je často na zip krytý chlopní se suchým zipem [4].

Obrázek č. 7 Silniční obuv

3 MARKETINGOVÝ VÝZKUM

Marketingový výzkum je disciplína, která v sobě zahrnuje poznatky několika vědních oborů jako je matematika, statistika, psychologie, sociologie, informatika a další.

V současné době marketingový výzkum tvoří ucelený a komplexní systém metod a postupů, které umožňují zkoumat téměř všechny aspekty trhu, zákazníků a celé řady dalších faktorů, které souvisejí se zajištěním podnikatelských aktivit podniku.

Marketingový výzkum je chápán jako funkce, která spojuje spotřebitele, zákazníka a veřejnost s marketingovým pracovníkem prostřednictvím informací. Dále také specifikuje požadované informace podle vhodnosti k řešení těchto problémů, vytváří metody pro sběr informací, řídí a uskutečňuje proces sběru dat, analyzuje výsledky a sděluje zjištěné poznatky a jejich důsledky.

Většina marketingových výzkumů je prováděna z praktických důvodů s cílem shromáždit potřebné údaje k vyjasnění zkoumaného problému a nalezení praktického řešení – tzv. **aplikovaný výzkum**. Existuje však také tzv. **badatelský výzkum**, který se zabývá teoretickým řešením dané problematiky a obvykle nedává žádné návrhy řešení.

Marketingový výzkum se především zaměřuje na:

- celkovou analýzu trhu
- zákazníka
- konkurenci
- výrobek
- cenu
- reklamu
- image
- prodej
- průmyslový trh
- prognózu
- zahraniční trh [9].

Typy marketingového výzkumu

Podle zdrojů informací a způsobu jejich získávání lze marketingový výzkum rozdělit na dva základní typy:

1. **Primární výzkum** – získává, analyzuje a vyhodnocuje nová data, která sbírá především v terénu.
2. **Sekundární výzkum** – získává, analyzuje a vyhodnocuje informace, které již existují a byly sesbírány za jiným účelem a někým jiným [9].

Proces marketingového výzkumu

Přípravná etapa marketingového výzkumu

1. Definování problému

Je nezbytným krokem pro provedení každého výzkumu. Stanoví se důvod, proč má být marketingový výzkum prováděn.

2. Stanovení cíle

Nyní, když je nadefinován problém, stanoví se co nejpřesněji cíl, ze kterého plyne předmět výzkumu.

3. Plán realizace

Důležitý dokument, který obsahuje, jakým způsobem se budou data získávat, analyzovat a zpracovávat, jaké budou náklady na realizaci výzkumu a také jaký bude jeho časový harmonogram.

Etapa realizace marketingového výzkumu

4. Sběr dat

Podle zdrojů a způsobů získávání dělíme informace na data sekundární a primární. Sekundární data, tj. data, která byla sesbírána za nějakým jiným účelem a jsou dostupná z různých publikovaných zdrojů. Primární data, která můžeme získat:

- pozorováním
- experimentem
- dotazováním.

5. Zpracování a analýza získaných dat

Zpracování: Samotná data mají velmi malou vypovídací schopnost, proto se musí dále zpracovat a vyhodnotit. Zpracování dat zahrnuje úpravu, klasifikaci a případné kódování údajů. Před analýzou je velmi důležitá kontrola správnosti a úplnosti zadaných údajů.

Analýza: Zahrnuje využití různých metod a postupů za účelem vyhodnocení získaných dat. Prvním krokem je popisná analýza každé jednotlivé otázky neb proměnné. Dále se přistupuje ke zkoumání vztahů a závislostí dvou nebo více proměnných. Výběr analytických metod závisí na zvláštích a charakteru analyzovaných problémů a na tom, co má analytická metoda vyjádřit, na charakteru a potřebách výzkumu.

6. Zpracování závěrečné zprávy a prezentace výsledků

Zpracování závěrečné zprávy je posledním krokem marketingového výzkumu. Zpráva slouží k přehlednému, výstižnému a srozumitelnému shrnutí výsledů výzkumu. Může mít několik forem: stručný komentář k tabulkám, grafům a výsledkům výzkumu nebo ve formě komplexní, obsáhlé a vyčerpávající zprávy. Zpracování zprávy by mělo být objektivní a věcné, týkající se faktů a konkrétních údajů [9].

4 MARKETINGOVÝ PRŮZKUM VÝROBCŮ

Marketingový průzkum výrobců motocyklového oblečení a doplňků probíhal formou dotazů zaznamenaných v dotazníku, který na ně byl hromadně rozeslán. Respondenty tedy byly zaměstnanci firem, které se zabývají distribucí či přímo výrobou oděvů tohoto typu. Odpovědi se podařilo získat např. od předního českého výrobce PSÍ HUBÍK s.r.o. Většina respondentů však svůj název neuvedla.

Samotné odpovědi v dotazníku podávají informace nejen o výrobcích, ale prozrazují i více o samotných respondentech (délka působení na českém trhu, působení na zahraničním trhu).

4.1 Definování problému

Průzkum mezi výrobcí a distributory měl sloužit především k zjištění aktuálního stavu míry bezpečnosti ochranných oděvů a příslušenství pro jezdce na motocyklech. Dále měl sloužit k poukázání a zmapování rozhodujících faktorů, kterými jsou výrobci ovlivňováni při samotné výrobě z hlediska prodejnosti výrobků.

4.2 Stanovení cíle

Hlavním cílem průzkumu bylo získání informací, jaké materiály a jejich vlastnosti bezpečnost motocyklistů zajišťují. Identifikovat vliv marketingu a kupní síly na výrobu motocyklistických ochranných oděvů, zejména v otázkách týkajících se vzhledu, značky, bezpečnosti a komfortu.

Vedlejším cílem tohoto výzkumu byla také identifikace respondentů (v tomto případě nikoliv osobní, ale především ekonomická, např. zázemí společnosti atd.).

4.3 Plán realizace

Pro sběr dat byl zvolen nejvyužívanější způsob – dotazování pomocí dotazníků. Dotazníky byly rozesílány respondentům elektronickou poštou a stejnou formou byly přijímány i odpovědi.

Časový limit pro získání odpovědí z dotazníků byl dán na 14 dní. Náklady na realizaci tohoto průzkumu byly téměř nulové.

4.4 Sběr dat

Vyplněný dotazník zpět zaslalo 11 respondentů z celkového počtu 33 odeslaných. Respondenti byli vybráni náhodně v rámci České republiky.

Přesné vyhodnocení vzorku respondentů je zpracováno v hlavní části bakalářské práce.

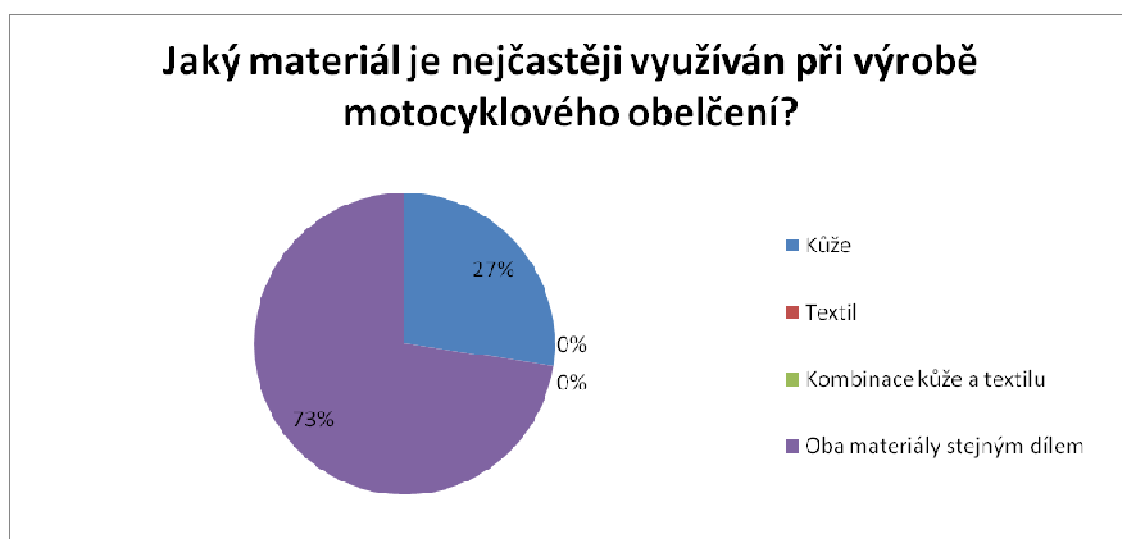
Velikost vzorku respondentů byla ovlivněna stávajícím počtem výrobců a distributorů tohoto zboží v rámci ČR a především nízkou návratností vyplněných dotazníků.

4.5 Zpracování a analýza získaných dat

Zpracování a analýza získaných dat spočívaly ve vyhodnocení formou koláčových grafů.

Vyhodnocení

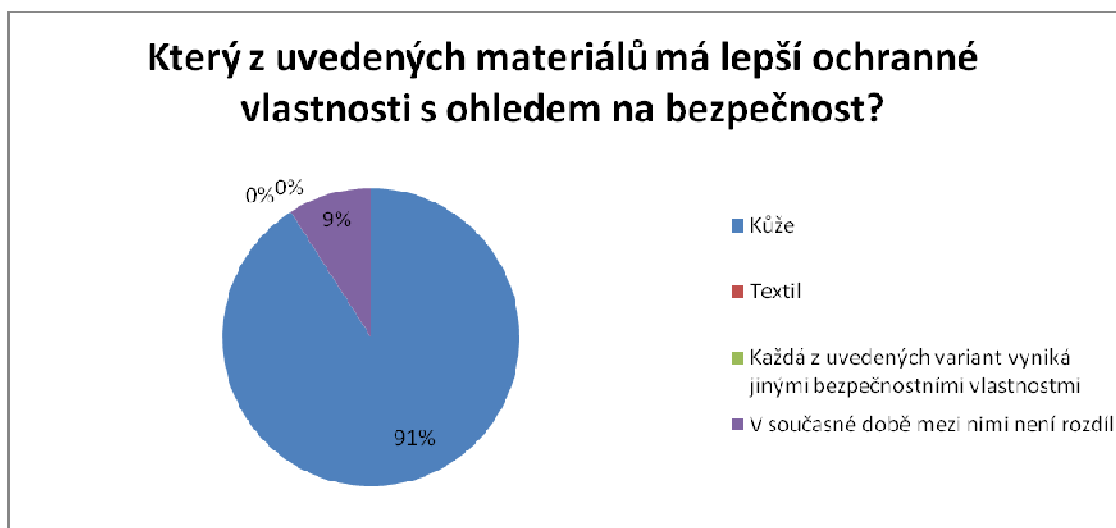
Otázka č. 1



Graf č. 3 Vyhodnocení nejčastěji využívaných materiálů při výrobě motooděvů

Z grafu č. 3 vyplývá, že nejčastěji používaným materiálem pro výrobu motocyklistických oděvů už není jen kůže, která po dlouhá léta vévodila trhu. Nejčastější odpovědí je, že se oděvy vyrábí z obou materiálů (kůže i textilu) v dnešní době stejným dílem. Ačkoliv 73% respondentů volilo tuto variantu, setkáváme se stále s výrobcí, kteří upřednostňují kůži a to převážně v závodním (profesionálním) prostředí, kde se s textilem takřka nesetkáme.

Otázka č. 2



Graf č. 4 Vyhodnocení nejbezpečnějšího materiálu

Z grafu č. 4 vyplývá, že nejbezpečnějším materiálem je kůže, kterou v dotaznících označilo 91% respondentů. K odpovědi, že v současné době mezi kůží a textilem s ohledem na bezpečnost žádný rozdíl není, se vyjádřil jeden z respondentů: „Rozdíl mezi nimi rozhodně je, ale při dnešních technologiích je většina značkového oblečení dostatečně dimenzována na běžné nehody. Bavíme se ovšem o ochraně proti oděru... nesmí dojít na větší nárazy v nepřírozených úhlech.“

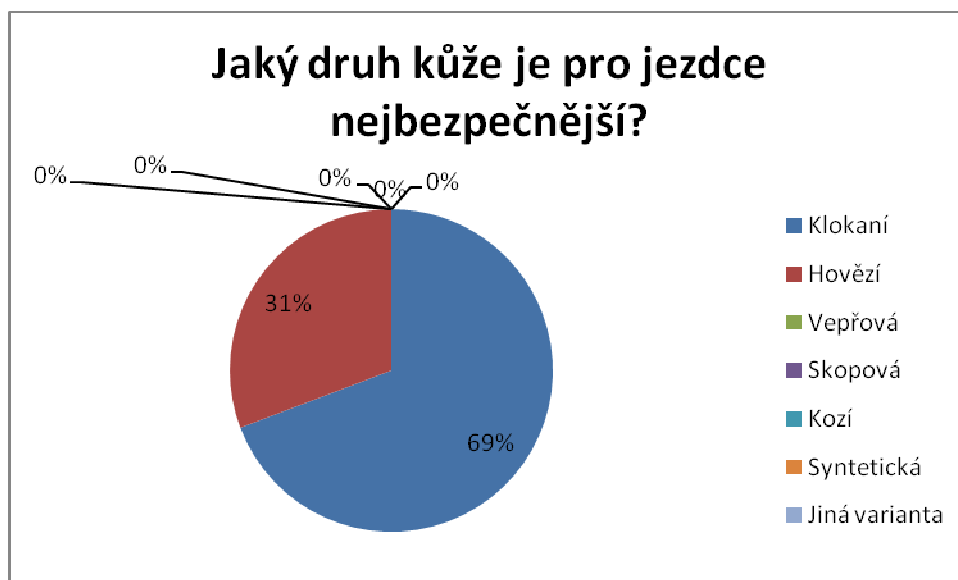
Otázka č. 3



Graf č. 5 Nejvyužívanější druh kůže při výrobě oděvů

Odpovědi na otázku č. 3 byly jednoznačné a všichni dotazovaní označili hovězí kůži jako nejvíce využívaný druh kůže ve výrobě oděvů pro motocyklové jezdce.

Otázka č. 4



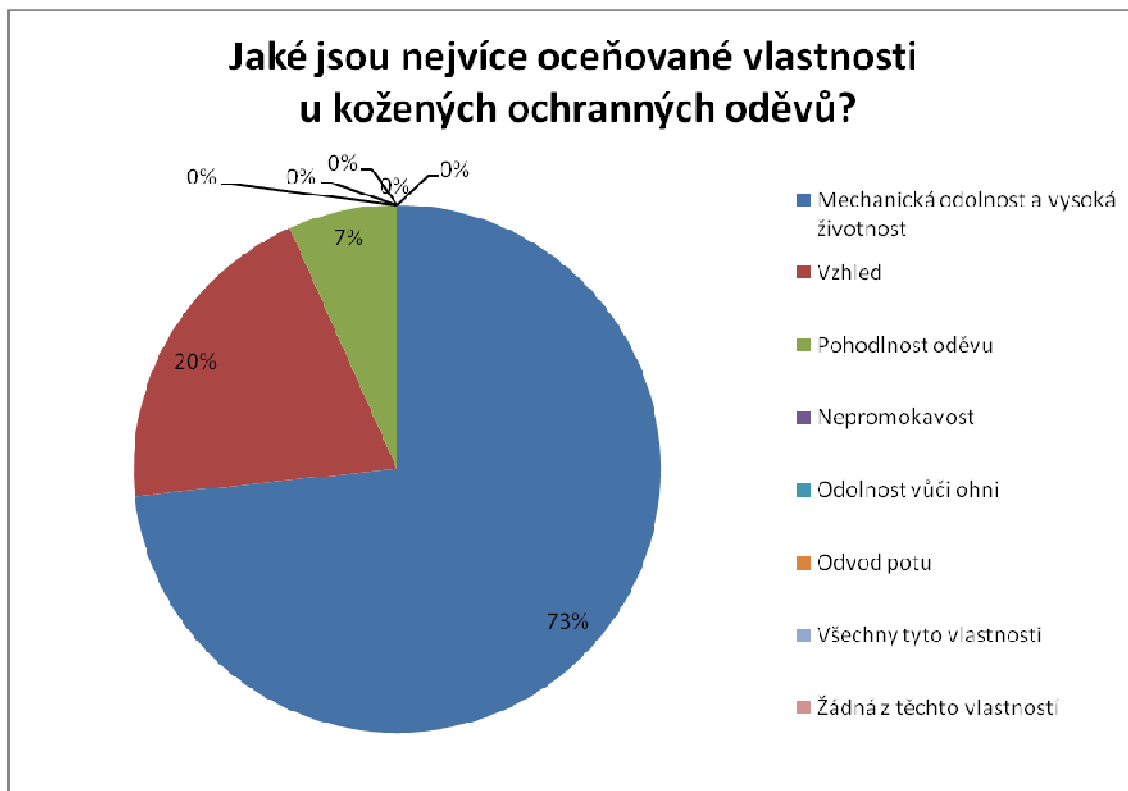
Graf č. 6 Vyhodnocení nejbezpečnějšího druhu kůže

69% odpovídajících se shodlo na tom, že nejbezpečnější kůže je klokaní. Velký podíl má však i kůže hovězí.

V odpovědích jeden z respondentů napsal: „Vlastnosti s ohledem na bezpečnost klokaní a hovězí kůže jsou podobné. Z klokaní kůže se takřka vyrábí pouze kombinézy závodní. Z kůže hovězí ale ty běžně prodávané. Klokaní kůže však hovězí předčí v nižší hmotnosti, což je právě pro závodníky vlastnost nepostradatelná.“

Dle slov Moniky Hubíkové (PSÍ HUBÍK s.r.o.) je klokaní kůže oproti kůži hovězí bezpečnější, uvedla to v rozhovoru pro České motocyklové noviny 23. července 2010: „... Za nejlepší materiál především pro odolnost proti oděru i při malé tloušťce zůstává již desítky let kůže z klokana. Ta má výborné parametry, nevýhodu ovšem zůstává její vyšší cena.“

Otázka č. 5



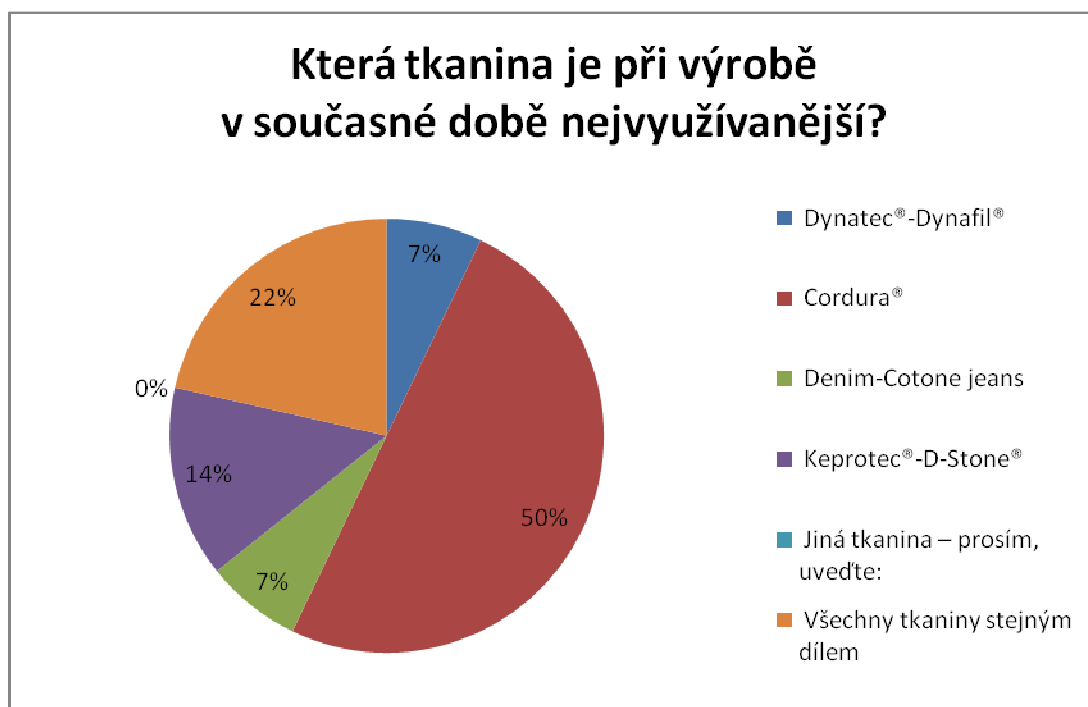
Graf č. 7 Nejvíce oceňované vlastnosti kožených ochranných oděvů

Mechanická odolnost a vysoká životnost je na prvním místě nejvíce oceňovaných vlastností oděvů vyrobených z kůže. Na druhém místě je s 20-ti procenty vzhled. O tom, že je vzhled velmi důležitá vlastnost vypovídá i skutečnost, že mnoho lidí si kožené motocyklistické oděvy pořizuje i na běžné nošení, ačkoliv žádný motocykl nevlastní.

Pohodlnost koženého oděvu byla vlastnost, kterou jeden z respondentů zaškrtl a zároveň i okomentoval slovy: „Pohodlnost ovšem nastává až po vytvarování oděvu nošením. Kůže nemůže být hned ze začátku pohodlná, čehož se nezkušený při nákupu bojí a proto jejich zakoupený kus oblečení, když si „sedne“, na nich vypadá, „jako po starším bráchovi“.“

Z grafu č. 7 vyplývá, že se výrobci a distributoři motocyklových oděvů v dnešní době více zaměřují na vzhled než pohodlnost oděvu.

Otázka č. 6



Graf č. 8 Nejvyužívanější tkaniny pro výrobu motooblečení

Z grafu č. 8 vyplývá, že nejvyužívanějším druhem tkaniny je Cordura®. Druhý nejvýznamnější díl grafu skrývá odpověď „Všechny tkaniny stejným dílem“ jsou při výrobě využívány. Základem téměř všech těchto tkanin je Polyester. Tkanina Keptec® je ještě doplněna o vlákna kevlaru.

Cordura® je technický materiál s extrémní pevností a odolností proti oděru. Jedná se o polyamid s odolným polyuretanovým zátěrem, opatřený vodoodpudivou úpravou Teflon (Teflon – polymer, který lze aplikovat i na textilní vlákno. Textilie se pak stává vodoodpudivá, čehož se využívá například při výrobě teflonových ubrusů. Kapalina zůstává na povrchu takové textilie ve formě kuliček, které je možno jednoduše vysát). Cordura je registrovaná ochranná známka firmy DuPont pro značkové odolné materiály [10].

Keptec® byl vyvinut před více než padesáti lety, jako materiál pro motocyklové oblečení. Výzkum byl zaměřen na nalezení tkaniny, která by poskytla stejné ochranné vlastnosti jako kůže (odolnost proti otěru a protržení), ale při vyšším

komfortu (prodyšnost) a větší volnosti pohybu. Schoeller® díky použití aramidových vláken (Kevlar®) uspěl a představil materiál, který tyto vysoké požadavky dokázal splnit.

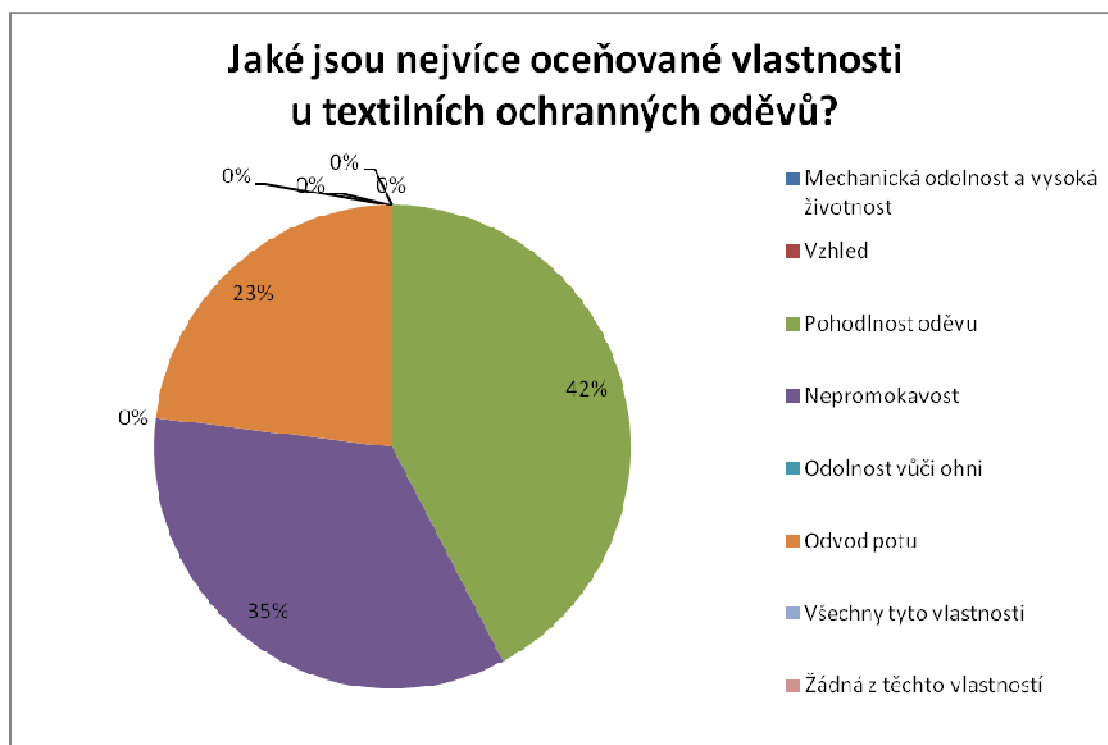
Složení: Cordura®, Dynafil TS-70, Kevlar®, polyuretane.

Vlastnosti: vysoce technický strečový materiál Keptec® od švýcarské firmy Schoeller® je extrémně odolný proti roztržení a otěru. Impregnovaný odolává oleji, vodě a nečistotám. Na oděvech se používá jako výztuha a ochrana těch míst, kde se předpokládá vyšší stupeň mechanického zatížení [11].



Obrázek č. 8 Keptec ® [11]

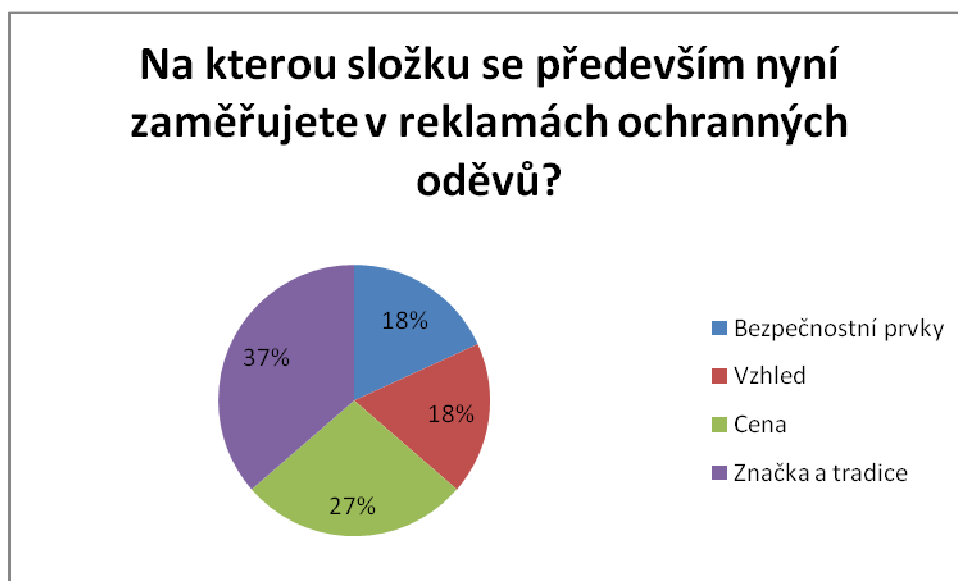
Otázka č. 7



Graf č. 9 Nejvíce oceňované vlastnosti textilních ochranných oděvů

Výrobci označili jako nejvíce oceňovanou vlastnost textilních ochranných oděvů pohodlnost. Jeden z respondentů připsal do dotazníku k odpovědi poznámku, že nejde jen o pohodlnost při samotné jízdě, ale zejména při pohybu mimo motocykl (např. zastávky na místech určených pro odpočinek). Druhá nejčastější odpověď byla nepromokavost. Téměř všichni odpovídající doplňovali informace, že tato vlastnost může fungovat jen za přítomnosti laminace či membrány. Obdobný případ nastal i u poslední z označených odpovědí. Odvod potu komentovala většina poznámkou, že textilní oděvy tuto vlastnost mají, ale pouze za přítomnosti airflow systému (systém, který zajišťuje odvětrávání).

Otázka č. 8

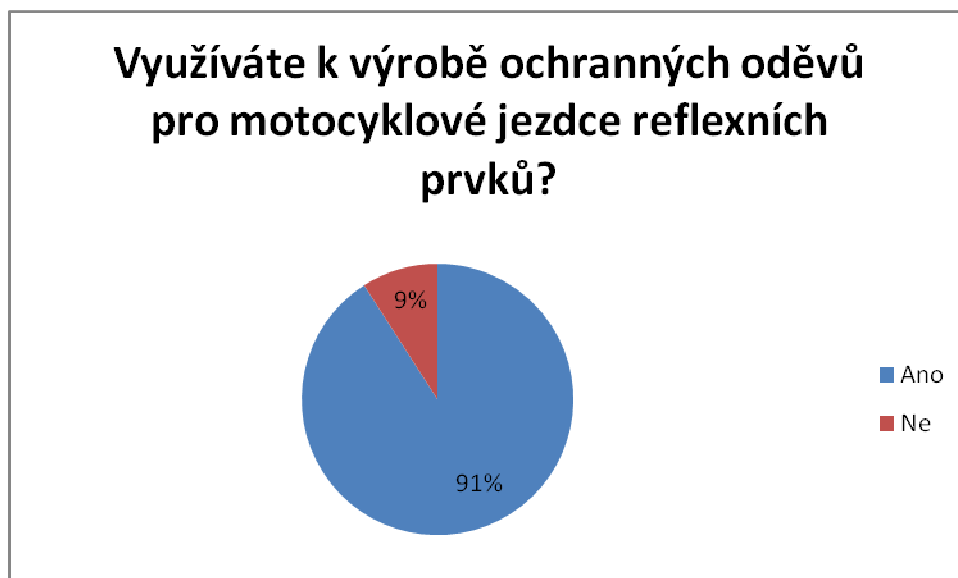


Graf č. 10 Zaměření reklamních kampaní

Z grafu č. 10 vyplývá, že 37% respondentů zvolilo odpověď „Značka a tradice“, osm z jedenácti respondentů označilo všechny možnosti. Jeden z respondentů se vyjádřil k otázce i slovně: „Máme to u všeho jinak a prezentujeme především firmu. Pokud se někde v naší reklamě objeví přímo nějaký artikl, pak je to „šlágr“ s výhodným poměrem „cena/výkon“.“

Z grafu č. 10 vyplývá skutečnost, že výrobci se v reklamách nejvíce zabývají propagací značky a tradice a ceny. Stejným dílem (18%) dále vzhledem a bezpečnostními prvky. Reklamy ovlivňují samotné uživatele. Tudíž fakt, že důležitost bezpečnostních prvků je na stejné úrovni jako vzhled, kde značka a tradice a cena jsou ještě těmi důležitějšími, není pro bezpečnost jezdců příznivý.

Otázka č. 9



Graf č. 11 Využívání reflexních prvků při výrobě oděvů

V porovnání s grafem č. 10, je tento graf z hlediska bezpečnosti samotných jezdců pozitivní. 91% odpovědí je kladných. Znamená to, že téměř u každého ochranného oděvu najdeme nějaký reflexní (lépe na dálku viditelný) prvek. Citace z poznámky jednoho z respondentů: „Reflexní prvky jsou dnes už skoro samozřejmostí. Zvláště když už je lze vyrobit tak, že na světle nepůsobí nijak rušivě.“

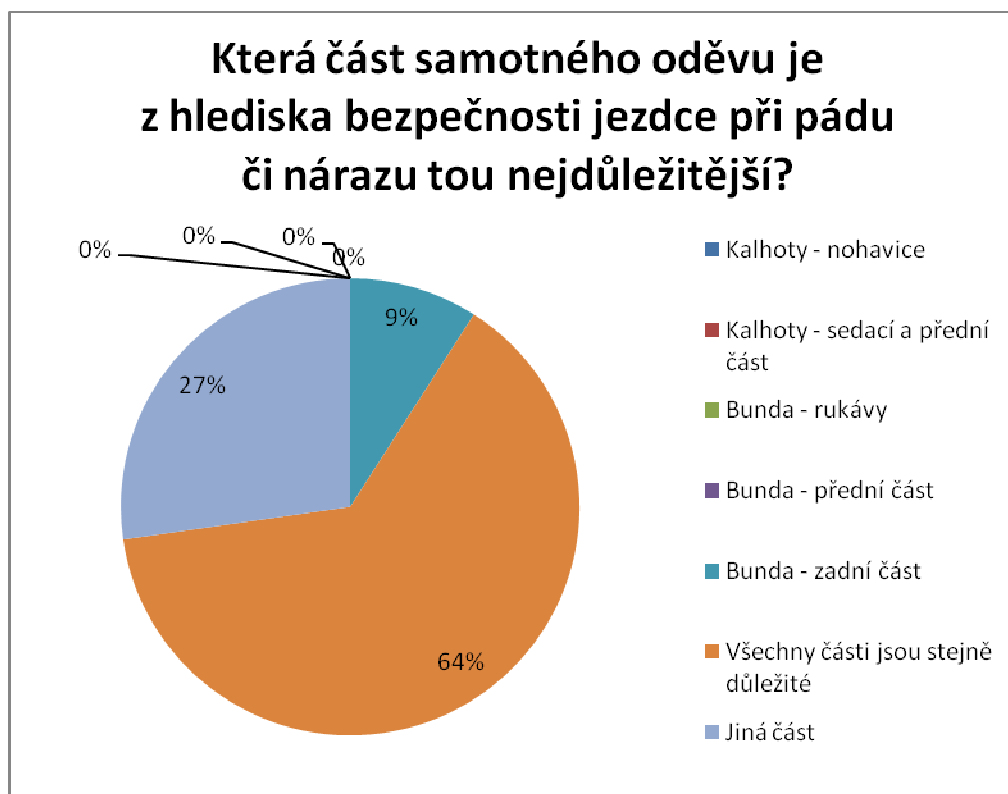
Otázka č. 10



Graf č. 12 Nejčastěji vyráběné součásti výstroje s reflexními prvky

Graf č. 12 ukazuje, že z 52 % procent se reflexní prvky vyskytují na oděvech, Dále se reflexní prvky vyskytují na rukavicích a obuvi a v 10 % odpovědí i na přilbách.

Otázka č. 11



Graf č. 13 Nejdůležitější části oděvu s ohledem na bezpečnost jezdce

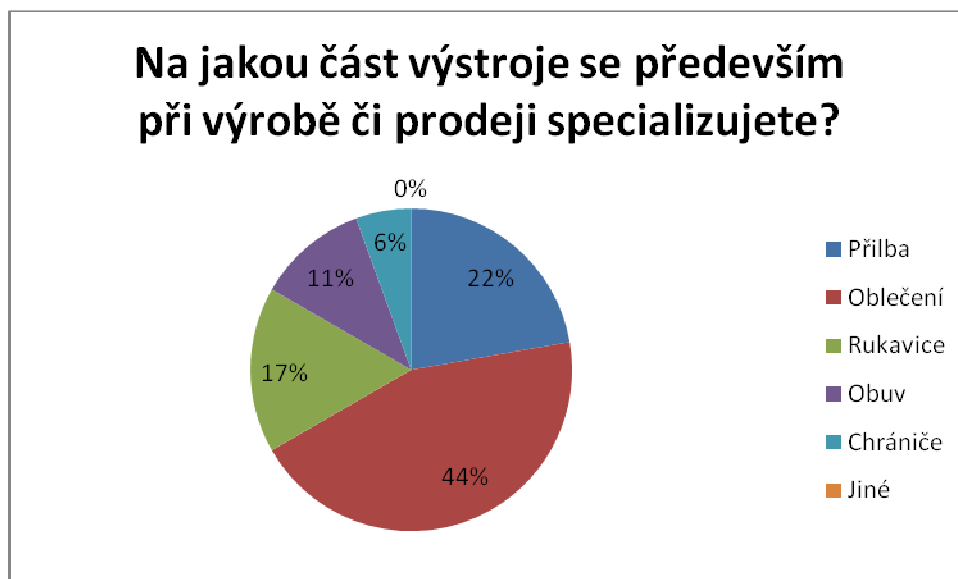
Nejčastější odpovědí na tuto otázku byla ta, že všechny části oděvu jsou důležité stejně. Druhou nejčastější odpovědí byla varianta „Jiná část“, kde respondenti vypisovali části těla, které by měly být chráněné. Jsou jimi: ramena, lokty, záda, sedací část, kolena a holeně.

Podařilo se získat i rozsáhlou odpověď jednoho z respondentů: „... Pokud člověk spadne do strany, pak první ránu odnesou lokty. To ovšem pouze u lidí, kteří „umějí padat“. Ti, kteří neumějí, tam strkají v rámci bránění se končetiny nebo jiné nevhodné části těla, které to pak odnesou s většinou fatálními následky. Čili při pádu na stranu je to první loket a pak záleží, co dál. Většinou zůstane u loktů, rukavic a dole kolen a bot. To platí ale jen pro pády s částečnou kontrolou. Pak je ta horší varianta, která nastává, když je výstupní rychlost mnohem větší, případně když nastane bezvědomí. Pro takový

případ je dobré nemít podceněnou ani jedinou část celého oděvu a nejzásadnější je určitě přilba. Když se s někým bavím na podobné téma, tak vždycky surově říkám, že moderní chirurgie je na takové úrovni, že utrženou ruku přišije. Když ale praskne lebka, tak je to vždy katastrofa.“

Toto byl názor jednoho z výrobců či distributorů. Názor uživatele či pracovníka záchranné služby může být odlišný. V kapitole č. 5 jsou nejnáchylnější místa k úrazům při motocyklových nehodách popsány.

Otázka č. 12



Graf č. 14 Specializace respondentů

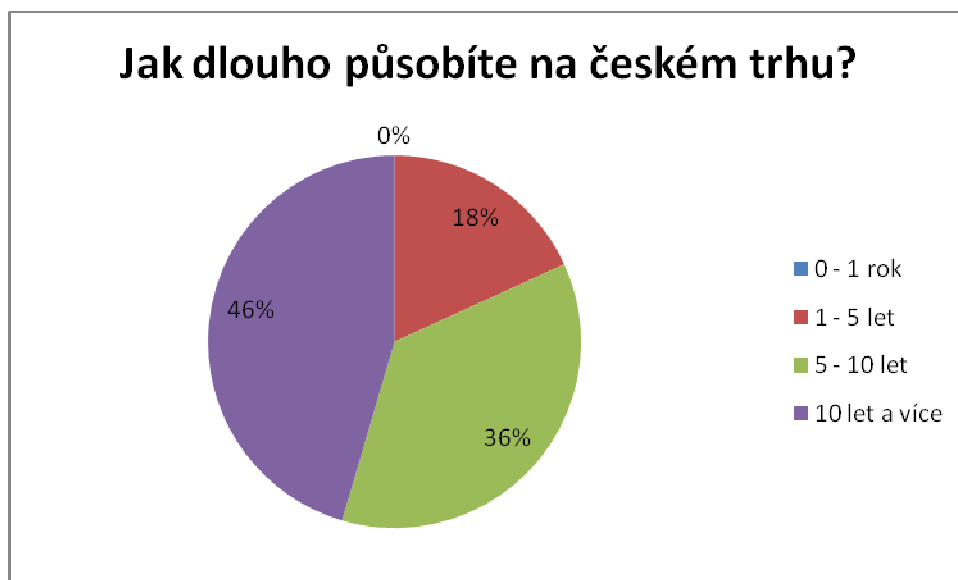
Většina z dotazovaných se zabývá výrobou či prodejem oděvů, dále v sestupném pořadí helmami, rukavicemi, obuví, chrániči a nikdo z dotazovaných se nezabývá jinou variantou.

Otázka č. 13

Otázka na uvedení názvu výrobce byla položena s dodatkem, že není povinná a tak možná i díky tomu na ni odpovědělo z celkového počtu jedenácti respondentů pouze šest. Mezi nimi jsou však nejznámější výrobci či distributoři nejznámějších

značek a to sice: PSÍ HUBÍK s.r.o., DAINESE, MBW, ALPINESTARS, APRILIA a iXS.

Otázka č. 14



Graf č. 15 Délka působnosti na českém trhu

Z grafu č. 15 vyplývá, že 46 % respondentů je na českém trhu 10 let a více, 36 % 5 let a více a 18 % respondentů 1 rok a více. Žádný z dotazovaných na trhu nepůsobí méně než 1 rok. Dotazované firmy lze považovat za stabilní a schopné udržet se na trhu.

Otázka č. 15



Graf č. 16 Mezinárodní působnost firem

Graf č. 16 znázorňuje stoprocentní účast respondentů na zahraničním trhu.

4.6 Zpracování závěrečné zprávy a prezentace výsledků

Z výše uvedeného vyplývá, že při výrobě motocyklistických oděvů se rovným dílem využívá kůže a textilní materiál. Každý z uvedených materiálů má odlišné vlastnosti.

S ohledem na bezpečnost respondenti zvolili kůži jako materiál s lepšími ochrannými vlastnostmi. Při pádu kůže chrání před odřeninami a spáleninami lépe než textil. Dotazovaní nejvíce na kožených ochranných oděvech oceňují mechanickou odolnost a životnost, vzhled a pohodlnost. Z průzkumu vyplývá, že vzhled je upřednostněn před pohodlností.

Nejvyužívanějším druhem kůže výrobci a distributoři označili kůži hovězí. Nejbezpečnější kožený materiál je z jejich pohledu kůže klokani. V porovnání s hovězínou je klokani kůže pevnější a při stejné tloušťce odolnější proti oděru až o třetinu. Kombinézy či příslušenství se může vyrábět slabší a vykazuje stejné

hodnoty jako tlustší hovězina. Díky své tloušťce je poddajnější, pružnější, vláčnější a lehčí. Klokání kůže je v celé své tloušťce stejně kvalitní. Důvodem pro větší využívání hovězí kůže je ekonomické hledisko. Klokání kůže je méně dostupná, získání je nákladnější a samotný výrobek je řádově o třetinu dražší [12].

Z textilních materiálů byla zvolena jako nejvyužívanější tkanina Cordura®, která je velmi pevná a odolná proti oděru. Textilní materiály jsou oproti koženým variabilnější, umožňují kombinovat jednotlivé vrstvy podle teploty počasí. Využívají prodyšné a voděodolné membrány, které zvyšují komfort jezdců. Nejvíce oceňované vlastnosti textilních ochranných oděvů respondenty byly pohodlnost, nepromokavost a prodyšnost.

Reklamy motooděvů se dle odpovědí zaměřují v tomto pořadí na značku a tradici, cenu, vzhled a bezpečnostní prvky. Poslední dvě jmenovaná kritéria jsou v reklamním zaměření na stejné úrovni. Bezpečnost by měla být na prvním místě, a zde je viditelné, že tomu tak není. Mnoho uživatelů je propagací výrobků velmi ovlivněno a při jejich kupním rozhodování je to v některých případech jediné hodnotící kritérium.

Reflexních prvků na ochranných oděvech a příslušenství využívá při výrobě téměř sto procent respondentů. Nejčastěji se vyskytují na oděvech, dále na rukavicích, obuvi a přilbách.

Nejčastější odpovědí na otázku, která část motooblečení je z hlediska bezpečnosti nejdůležitější, byla ta, že všechny části jsou stejně důležité. Komplexnost motocyklové výstroje v podobě oděvu (kombinéza či kalhoty a bunda), bot, rukavic, přilby a případných chráničů je pro zajištění bezpečné jízdy nezbytná.

Kladným závěrem průzkumu jistě je skutečnost, že Česká republika disponuje výrobci, kteří se kvalitou svých výrobků rovnají celosvětové elitě. Většina z nich nejen na českém trhu působí více než 10 let. Většina dotazovaných respondentů se zabývá výrobou či distribucí motocyklových oděvů.

Provedený marketingový průzkum poskytl odpovědi, na jejichž základě je možné konstatovat, že byly splněny jeho hlavní cíle. Nelze však jednoznačně říci, že vždy jsou odpovědi pozitivní s ohledem na bezpečí samotných jezdců. Často v počtu odpovědí vítězí cena, vzhled a samotný komfort jezdce nad bezpečím.

5 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ BEZPEČNOSTNÍ PRVKY MOTOCYKLOVÝCH ODĚVŮ

Z první části této práce je zřejmé, že míra nehodovosti jezdců na motocyklech je vysoká. Vzhledem k nejrizikovějšímu motoristickému stroji často končí smrtí.

Nejčastějšími úrazy při nehodě na motocyklu jsou:

- komplikované, otevřené zlomeniny horních a dolních končetin
- zlomeniny obličejových kostí
- vážné úrazy hlavy
- zlomeniny klíčních kostí, pánve
- zhmožděniny a popáleniny
- úrazy páteře.

Jednotlivým úrazům však jde zcela předcházet nebo je alespoň zmírnit pomocí vhodného a vždy přítomného ochranného oděvu.

Pracovník záchranné služby ve středočeském kraji a motocyklový jezdec zároveň doporučuje proti jednotlivým úrazům tyto součásti výstroje:

- komplikované, otevřené zlomeniny horních a dolních končetin
 - chránič loketní, stehenní, kolenní a holenní, který je vyráběn nejčastěji z termoplastu či karbonových vláken
- zlomeniny obličejových kostí
 - integrální helma nejčastěji vyrobená z polykarbonátu
- vážné úrazy hlavy
 - integrální helma nejčastěji vyrobená z polykarbonátu
- zlomeniny klíčních kostí, pánve
 - krunýř či chránič hrudi vyrobený např. z ergonomicky formovaného polypropylénu; chránič intimních partií, kostrče/pánve a boční chránič kyčlí vyráběný z plastu a prodyšné textilie
- zhmožděniny a popáleniny

- kombinéza s protektory na nejrizikovějších místech - nejlépe vyrobená z hovězí kůže
- úrazy páteře, zejména krční
 - chránič páteře v kombinaci chrániče krku vyrobený např. z termoplastu výztuží z polyuretanové pěny.

Nejen nezodpovědnost jezdců, ale zejména vysoký diskomfort při nošení neintegrovaných chráničů způsobuje jejich absenci při silničních jízdách.

6 MARKETINGOVÝ PRŮZKUM MEZI UŽIVATELI

Pro získání přesných informací, jaké vlastnosti nejvíce oceňují motocykloví jezdci, jaké kombinézy pro jízdu využívají, jak často svou výstroj obnovují ... bylo využito na druhý marketingový průzkum otázek z dotazníku, který vytvořil Pavel Bursa pro svou bakalářskou práci v roce 2009 s názvem Komfort motoristických oděvů a jeho užití v marketingu. Z dotazníku z roku 2009 bylo použito osm otázek týkajících se především komfortu. Tyto otázky byly vyhodnoceny a porovnány se stavem v roce 2011. Dále bylo doplněno sedm otázek, týkajících se bezpečnosti. Otázky byly vyhodnoceny.

Marketingový průzkum mezi uživateli motocyklových oděvů byl prováděn formou označování odpovědí v dotazníku. Ten byl vložen na nejrozšířenější webové stránky pro motocyklové jezdce – www.motorkari.cz.

Odpovědi odhalily jak skutečnosti, které jsou pro dané téma vypovídající a tudíž rozebrány dále, tak i bližší informace o respondentech (pohlaví, věk, motocyklové zkušenosti).

6.1 Definování problému

Při definování problému byly pokládány otázky s ohledem na komfort jezdců a na kritéria, která ovlivňují jejich nákupní rozhodování. Průzkum byl nezbytným krokem ke zjištění aktuálního pohledu zákazníka na motocyklistické zboží. Zejména ochranné oděvy (vč. materiálů, ze kterých jsou vyrobeny) a příslušenství.

6.2 Stanovení cíle

Hlavními cíly výzkumu mezi uživateli bylo získání informací, jaké ochranné oděvy, jejich materiály a vlastnosti jejich bezpečnost zajišťují. Identifikování jednotlivých vlivů, které jezdce ovlivňují při jejich rozhodování o koupi zboží. Objasnění otázek,

které výrobce oděvů a ochranného příslušenství upřednostňují a v neposlední řadě roztřídit si respondenty do skupin, např. dle pohlaví či věku.

6.3 Plán realizace

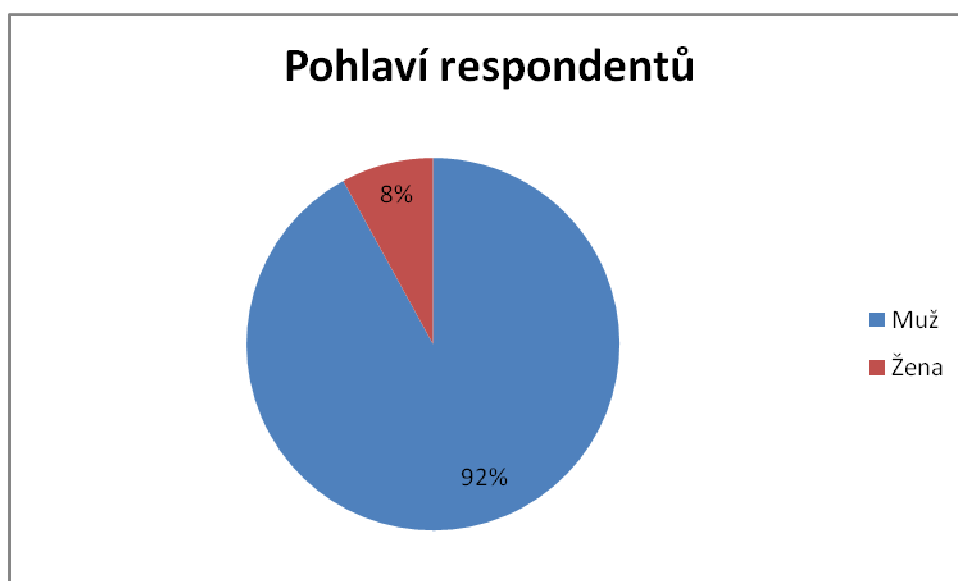
Pro sběr dat byl použit způsob dotazování pomocí dotazníku. Ten byl uložen na veřejné diskusní fórum na stránkách „Motorkáři.cz“. Odpovědi byly přijímány elektronicky na předem stanovené e-mailové adrese.

Časové omezení pro získání odpovědí bylo 7 dní. Náklady na realizaci byly téměř nulové.

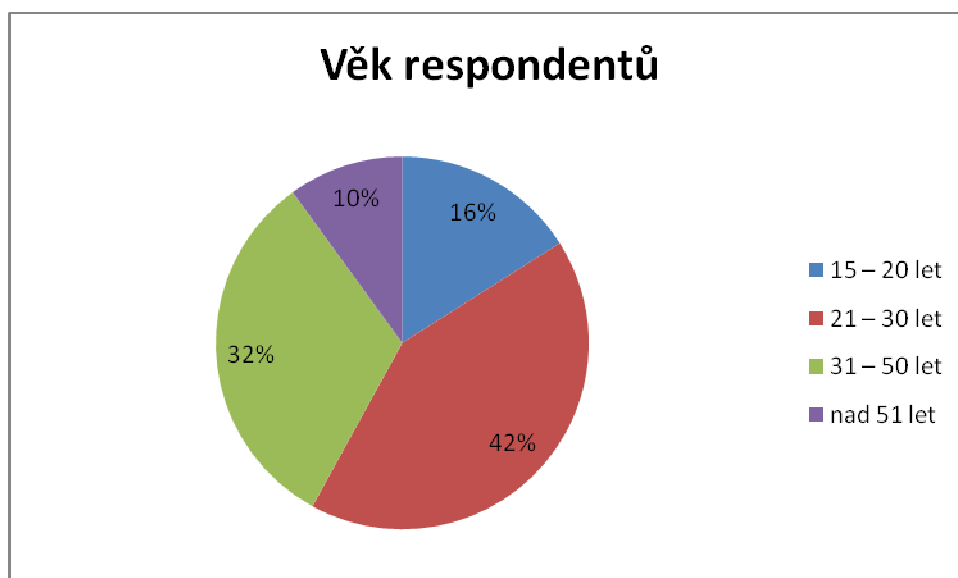
6.4 Sběr dat a vzorek respondentů

Vyplněný dotazník zaslalo padesát uživatelů.

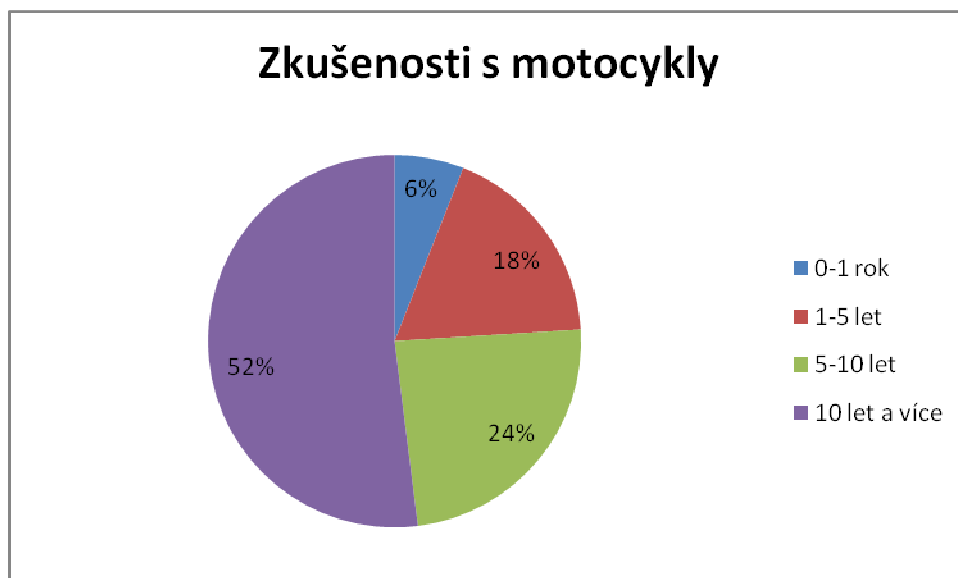
Vzorek dotazovaných respondentů se skládal z 92 % mužů a 8 % žen (viz graf. č. 17). Nejrozšířenější věkovou skupinou byli jezdci od 21 do 30-ti let, kterých bylo 42 %. 32 % tvořila věková skupina 31 – 50 let, 16 % 15 – 20 let a 10 % respondentů bylo starších 51 let (viz graf č. 18). I přes relativně nízký věk respondentů 52 % jich jezdí na motocyklu déle než 10 let. 24 % pak v rozmezí 5 – 10 let, 18 % 1 – 5 let a 6 % méně než jeden rok (viz graf č. 19).



Graf č. 17 Pohlaví respondentů 2011

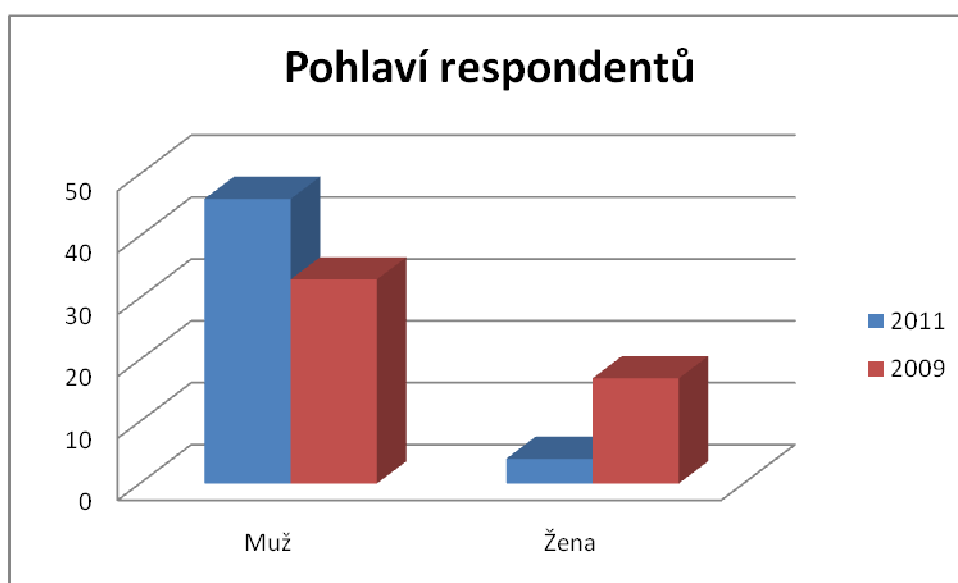


Graf č. 18 Věk respondentů 2011

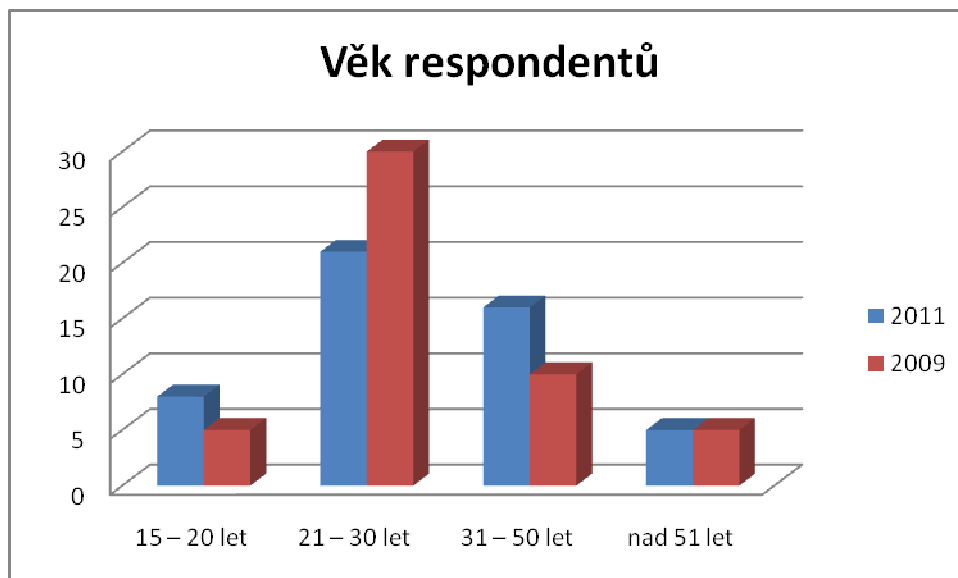


Graf č. 19 Zkušenosti s motocykly u respondentů v r. 2011

Pro porovnání výsledků získaných dat v této práci a dat, která byla získána v roce 2009, je uvedeno složení respondentů před třemi lety. Data z roku 2009 byla také získána od členů webového portálu Motorkáři.cz a to sice v počtu padesáti kusů navrácených vyplněných dotazníků. Tehdy se však respondenti skládali z 66 % mužů a 34 % žen (viz graf č. 20). Věkové rozložení skupin bylo však podobné, a to sice 60 % tvořil věk 21 – 30 let, 20 % 31 – 50 let a věkové skupiny 15 – 21 let a nad 51 let byly zastoupeny 10-ti procenty (viz graf č. 21).



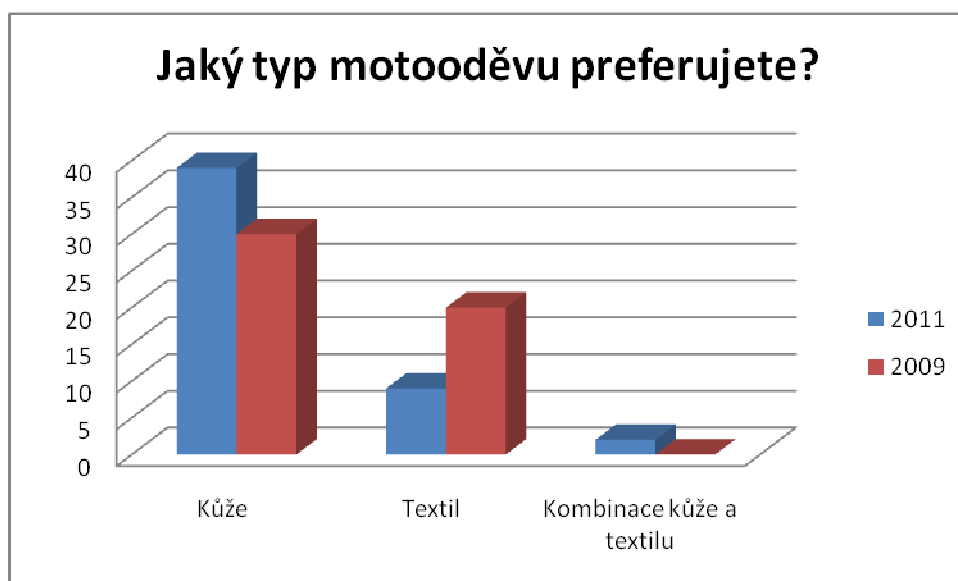
Graf č. 20 Porovnání počtu žen a mužů v roce 2009 a 2011



Graf č. 21 Porovnání věku respondentů v roce 2009 a 2011

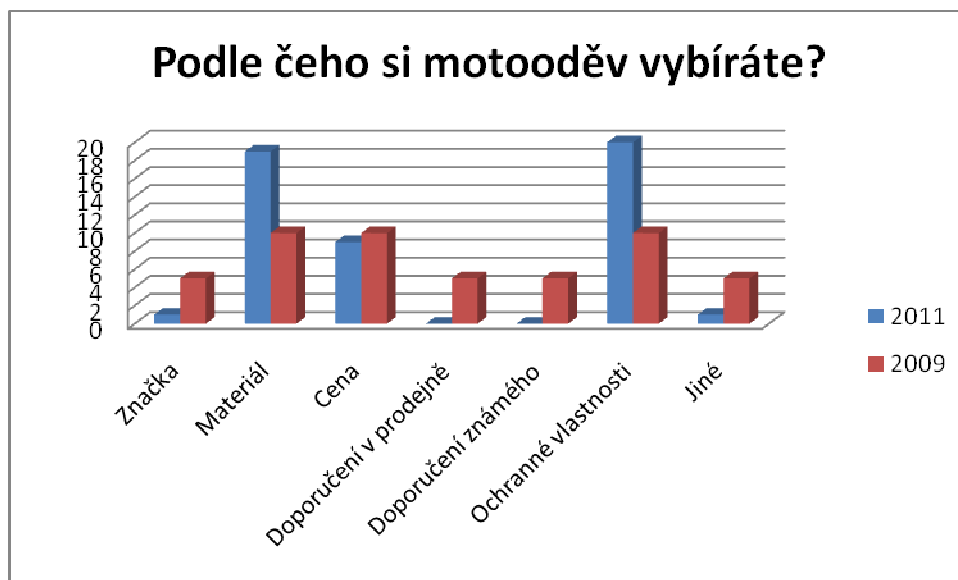
6.5 Analýza a porovnání získaných dat

Data z roku 2011 a data z roku 2009 budou níže vyhodnocena a porovnána sloupcovými grafy. Ty nám přiblíží rozdíly v čase, které ale mohou být ovlivněny i jiným vzorkem respondentů. Prvotně získaná data z letošního roku budou vyhodnocena grafy výšečovými.



Graf č. 22 Preferované materiály motocyklového oblečení

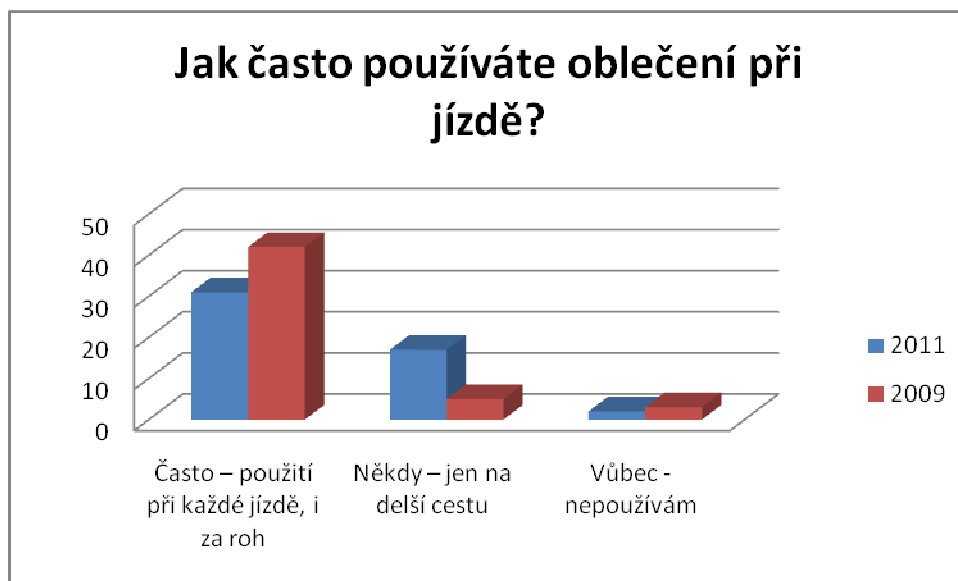
Z grafu č. 22 vyplývá, že uživatelé motocyklového oblečení preferují kůži před textilem a v porovnání s rokem 2009 se počet uživatelů kožených oděvů zvýšil. Zvýšil se i počet jezdců, kteří preferují kombinaci kůže a textilu.



Graf č. 23 Výběr motooděvu

Graf č. 23 ukazuje značné změny výběrových kritérií při nákupu oděvů v roce 2009 a 2011. Před třemi lety byla kritéria materiál, cena a ochranné vlastnosti na stejné úrovni u dotazovaných uživatelů. Někteří kupující upřednostňovali také značku, doporučení prodejce či známého. V současné době se jezdci při výběru zaměřují vysokou měrou na ochranné vlastnosti, materiál a někteří ještě na cenu. Ostatní kritéria jsou zanedbatelná.

Skutečnost, že ochranné vlastnosti jsou v počtu označení v dotazníku nejčastější variantou, je s ohledem na bezpečnost velmi kladná.



Graf č. 24 Častost užívání motooděvů

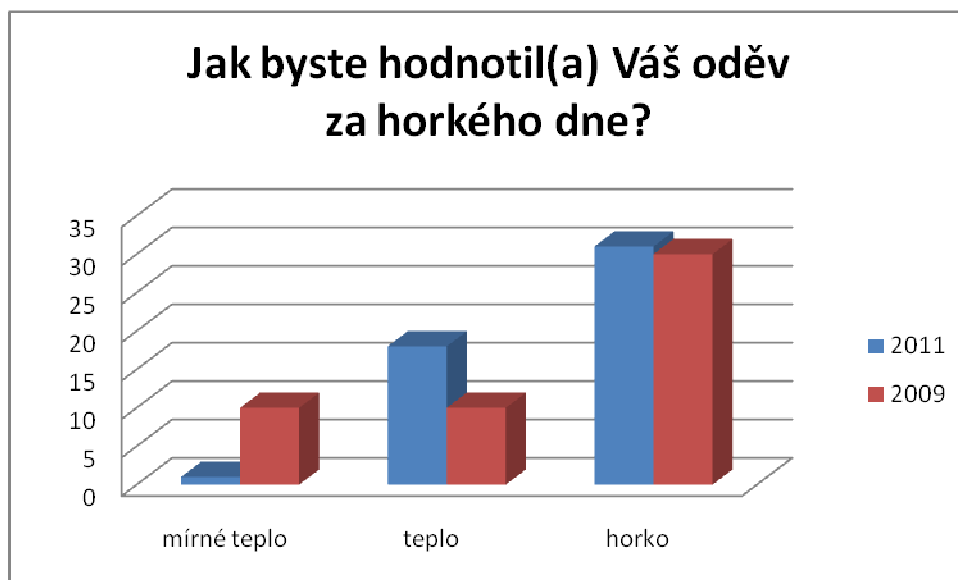
Z grafu č. 24 je viditelné, že mírně klesl počet jezdců, kteří nevyužívají ochranných oděvů, ale také počet jezdců, kteří používají motooblečení na každou jízdu. Poslední ukazatel znázorňuje zvýšení počtu uživatelů motooděvů, kteří je využívají jen na delší cestu. Výsledky grafu vypovídají o menší zodpovědnosti řidičů současnosti v porovnání s rokem 2009.



Graf č. 25 Symboly údržby

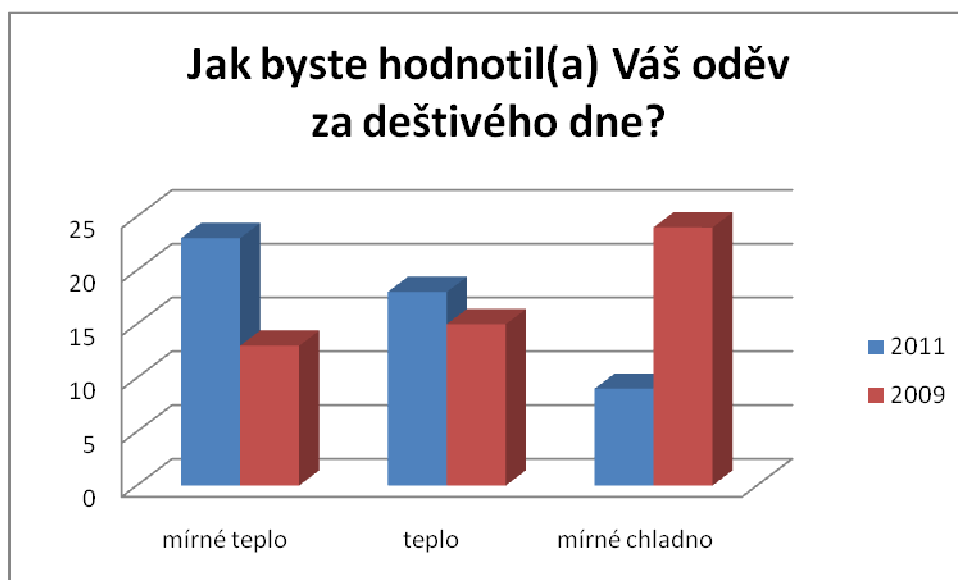
Na symboly údržby hledí při koupi jen malé množství uživatelů, někteří na ně nahlíží až při samotném užívání. Většina motocyklových jezdců na ně nehledí vůbec.

V roce 2009 respondenti zaznamenávali odpověď „Až při samotném užívání“ častěji než respondenti v roce 2011 a v roce 2009 se i méně označovala odpověď „Ne“. Odpověď „Ano“ oproti roku 2009 označilo letos více dotazovaných.



Graf č. 26 Vyhodnocení vlastností za horkého dne

Graf č. 26 ukazuje, že jezdci v roce 2009 i 2011 za horkého dne pociťují ve svých motooděvech horko. V roce 2011 vzrostl počet respondentů, kteří pociťují teplo. Pocit mírného tepla zažívá oproti roku 2009 jezdců méně.



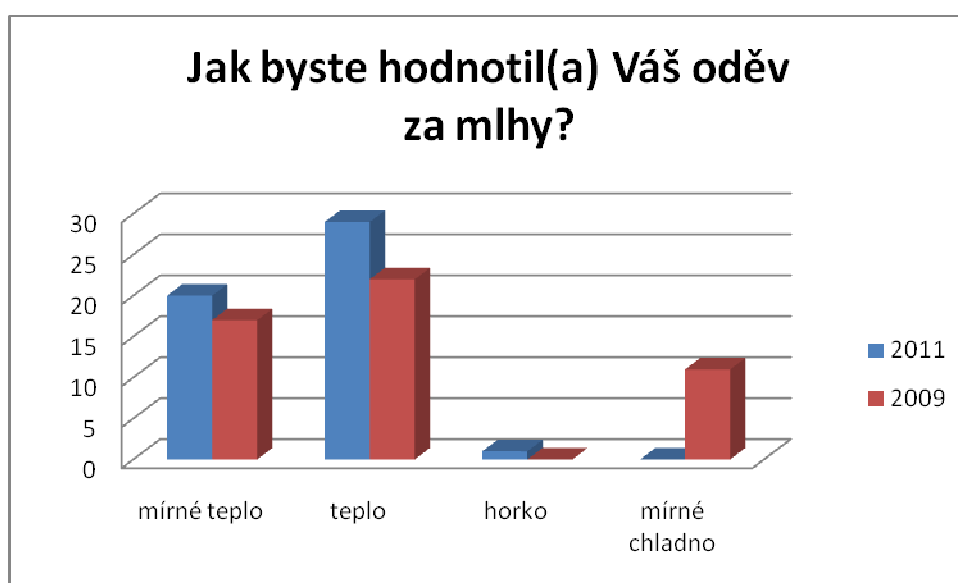
Graf č. 27 Vyhodnocení vlastností za deštivého dne

Z grafu č. 27 vyplývá, že mírné teplo zažívá oproti roku 2009 větší počet jezdců za deštivého dne, pocit tepla také, ale mírné chladno zažívá méně respondentů než v r. 2009, kde to byla nejčastější označená odpověď v dotazníku.



Graf č. 28 Vyhodnocení vlastností za chladného dne

Graf č. 28 vykazuje hodnoty, které se v obou letech značně liší. V r. 2009 respondenti zažívali za chladného dne pocity mírného chladu, které měly velkou převahu. V roce 2011 dotazovaní označovali pocity mírného chladu a více pocity mírného tepla.



Graf č. 29 Vyhodnocení vlastností za mlhy

Graf č. 29 ukazuje, že v roce 2009 motocyklisté nejčastěji označovali odpovědi v tomto pořadí: jezdci za mlhy pocítují nejvíce teplo, mírné teplo a mírné chladno. V roce 2011 nejčastěji teplo a mírné teplo. Ostatní hodnoty jsou velmi nízké.



Graf č. 30 Vyhodnocení míry pocení za horkého dne

Z grafu č. 30 vychází, že pocit intenzivního pocení zažívalo v roce 2009 dvakrát více respondentů než v roce 2011. Mírné pocení označilo v roce 2011 téměř dvakrát více dotazovaných než v roce 2009. Počet respondentů, který označil střední míru pocení za horkého dne je v obou letech srovnatelný.



Graf č. 31 Vyhodnocení míry pocení za deštivého dne

Graf č. 31 ukazuje, že v roce 2009 respondenti označovali nejčastěji, že za deštivého dne se při užití jejich motocyklistického oděvu mírně potí, méně odpověď že se středně potí. Přesně naopak tomu bylo u dotazovaných v r. 2011. Nejméně označovanou odpovědí byla v obou letech odpověď intenzivní pocení.



Graf č. 32 Vyhodnocení míry pocení za chladného dne

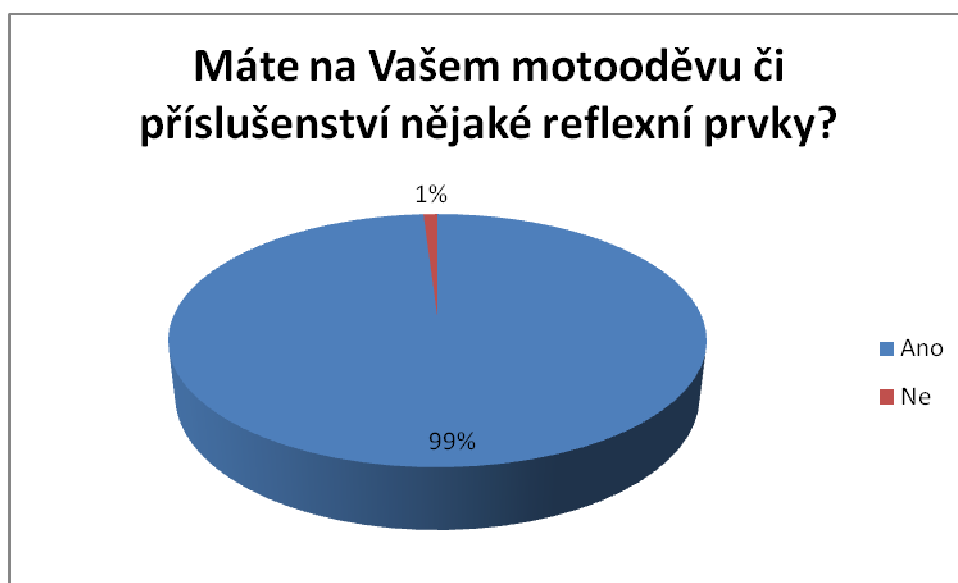
Z grafu č. 32 vyplývá, že za chladného dne minimální počet jezdců označil variantu mírné pocení. Téměř všichni respondenti (více jich bylo v r. 2011) označili variantu střední pocení.



Graf č. 33 Vyhodnocení míry pocení za mlhy

Z grafu č. 33 vyplývá, že za mlhy nejvíce respondentů v obou dotazovaných ročnících pociťuje střední pocení. Mírné pocení označila menšina, více však respondenti v r. 2011.

Níže jsou výsečové grafy, které znázorňují odpovědi na dotazy, které byly kladeny pouze skupině letošních respondentů. Zaměřeny jsou na bezpečnost, uživatelskou oblíbenost výrobců motocyklových oděvů a helem a také na častost jejich výměny.



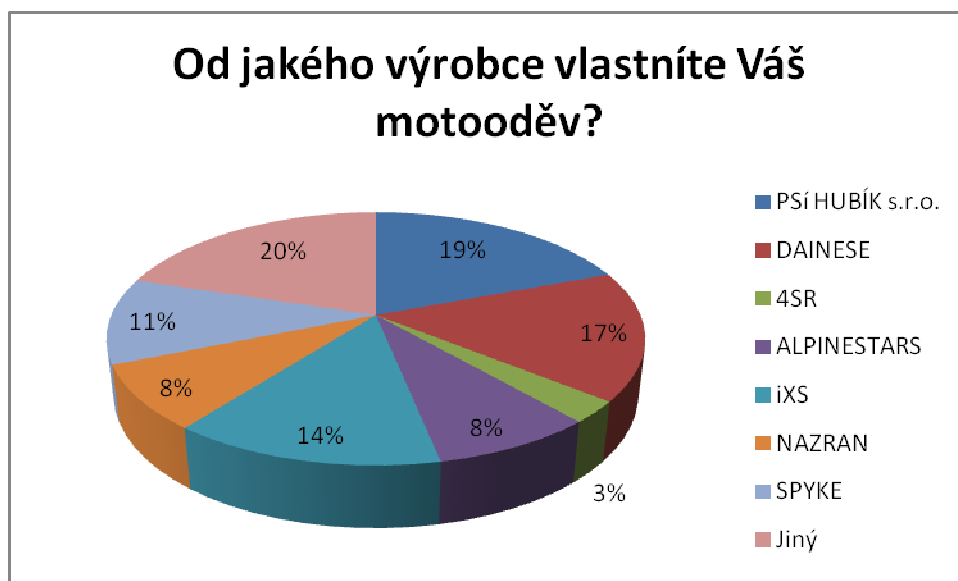
Graf č. 34 Přítomnost reflexních prvků na motooděvu

Graf č. 34 znázorňuje, že téměř každý z respondentů má na své motocyklové výstroji nějaký reflexní prvek.



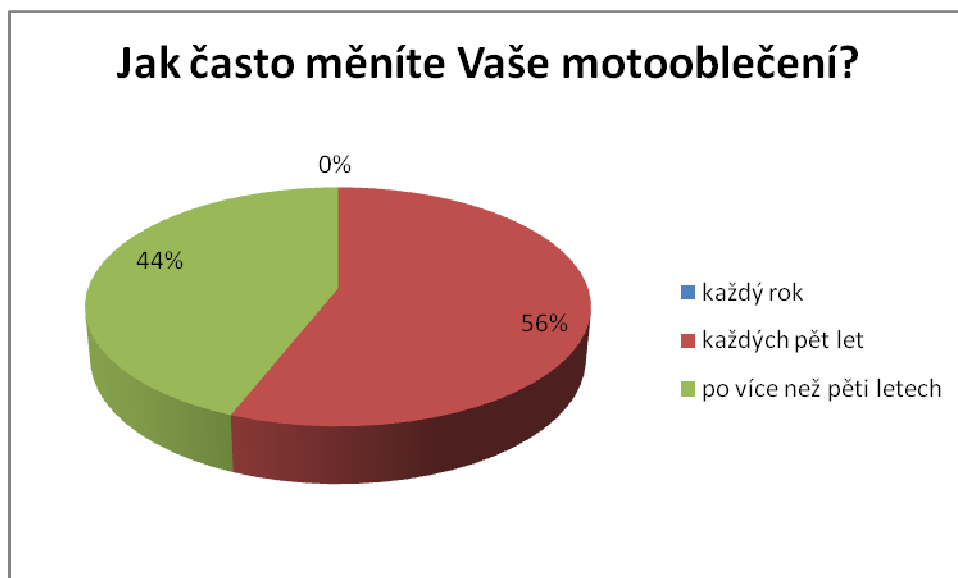
Graf č. 35 Části výstroje s reflexními prvky

Graf č. 35 znázorňuje, že 49 % respondentů má reflexní prvky na oblečení, 28 % na obuvi, 17 % na přilbě a 6 % dotazovaných na rukavicích.



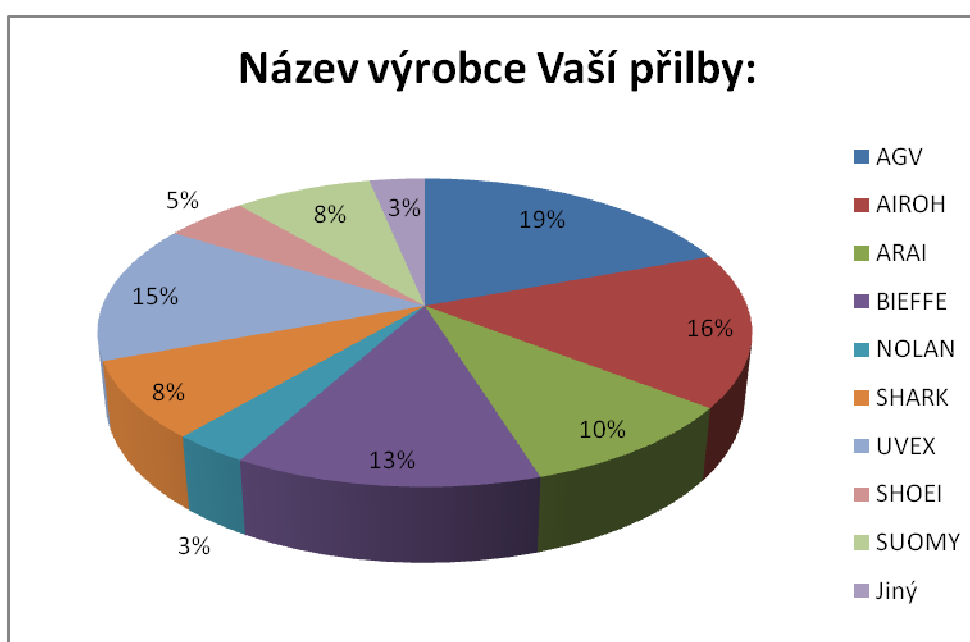
Graf č. 36 Nejužívanější výrobci motooděvů

Graf č. 36 znázorňuje jednotlivé výrobce, od kterých respondenti vlastní motooblečení. Do varianty jiné se zařazuje více výrobců, proto je pozitivním výsledkem, že s devatenácti procenty je nejoblíbenějším výrobcem česká firma PSÍ HUBÍK s.r.o.



Graf č. 37 Častost obměny motooblečení

Z grafu č. 37 vyplívá, že 56 % respondentů mění každých pět let a 44 % po více než pěti letech svůj motooděv. Nikdo neoznačil variantu, že by měnil motocyklové oblečení každý rok.



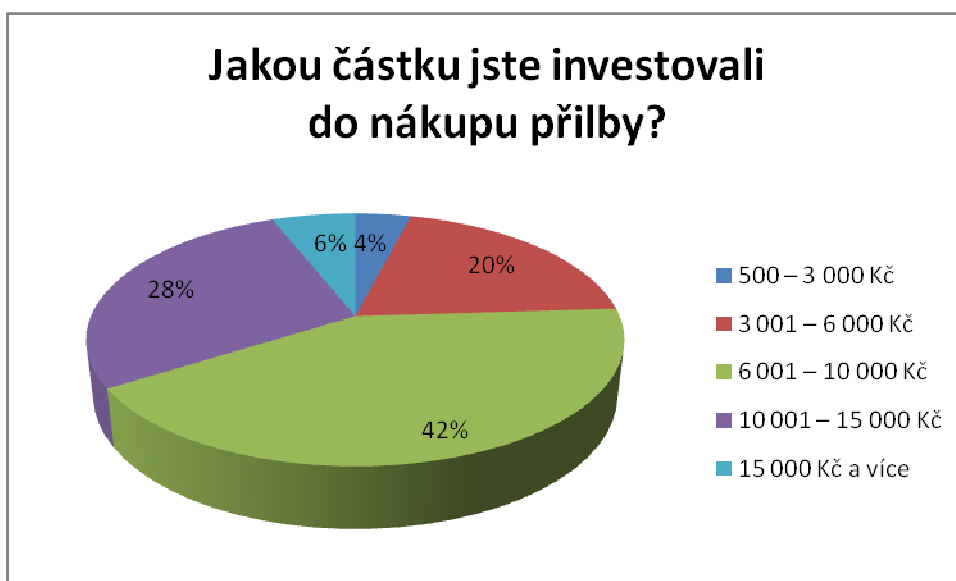
Graf č. 38 Nejuzívanější výrobci přileb

Graf č. 38 znázorňuje, že jsou na českém trhu k dostání přilby od velkého počtu výrobců, mezi nejčastěji respondenty volené patří firmy AGV, AIROH, BIEFFE, UVEX a ARAI.



Graf č. 39 Častost obměny přilby

Z grafu č. 39 vyplývá, že přilbu s ohledem na její životnost mění 70 % respondentů po více než pěti letech, 24 % každých pět let a 6 % dotazovaných každé tři roky.



Graf č. 40 Investice do koupě přilby

Z posledního grafu č. 40 vyplývá, že respondenti investují do nákupu své přilby: 42 % dotazovaných 6 – 10 tisíc korun, 28 % 10 – 15 tisíc korun, 20 % 3 – 6 tisíc korun, 6 % 15 tisíc a výše korun a 4 % 500 až 3 000 Kč.

6.6 Zpracování závěrečné zprávy a diskuse výsledků

První část uskutečněného marketingového průzkumu mezi uživateli, kde se porovnává průzkum uživatelů z roku 2009 a 2011 má ve většině případů minimální odlišnosti. Nicméně graf č. 1 svědčí o větší oblíbenosti kůže oproti textilnímu materiálu, což v r. 2009 bylo také, ale ne v tak velkém poměru. Celkově dávají jezdci přednost při výběru oděvů materiálu a ochranným prvků, než tomu bylo v roce 2009, kdy vítězila cena. Alarmující informací může naopak být snížení počtu jezdců, kteří si na každou jízdu oblékají ochranný oděv.

Symbols údržby se většina jezdců vůbec nezabývá a to dokonce ani při samotném užívání. V roce 2011 podstatně zájem o údržbu oděvů klesl, což může být velmi ovlivněno vzorkem respondentů, kdy v r. 2009 odpovídalo na dotazy o 13 žen více než v r. 2011.

Z hlediska komfortu se jezdci v motooblečení cítí obdobně jako před třemi lety. Případné rozdíly jsou dány pouze častějším využíváním kožených oděvů oproti respondentům, kteří vyplňovali dotazníky předešlé. Jediný větší rozdíl se vyskytl v grafu č. 23, kde v roce 2009 respondenti hodnotili svůj motooděv za chladného dne tak, že je jim mírné chladno. Dotazovaní v r. 2011 však odpovídali, že za chladného dne pociťují mírné teplo. Tuto skutečnost může ovlivňovat materiál, ale i teplota vzduchu, která mohla být v roce 2009 a 2011 odlišná.

V druhé části jsou uvedeny odpovědi na dotazy, které byly kladeny pouze skupině letošních respondentů. 99 % ze všech dotazovaných uvedlo, že má na motocyklové výstroji nějaký reflexní prvek. Nejčastěji se u jezdců vyskytuje na oděvech a obuvi.

Na českém trhu působí široké spektrum výrobců a značek motocyklových oděvů. Graf č. 31 to potvrzuje. O to víc je příznivý výsledek, že nejrozšířenějším a nejoblíbenějším výrobcem uživatelů je rodinná firma PSÍ HUBÍK s.r.o. Český výrobce, který na trhu působí od roku 1990. Sortiment motooblečení je rozsáhlý. Vzhledem k vyšší pořizovací ceně a odolnosti oděvů se nejedná o vysokoobrátkové zboží, a proto ho nikdo z respondentů neobměňuje jednou ročně. 56 % uživatelů si

kupuje nový oděv jednou za pět let a 44 % po více než pěti letech. Pokud se oblečení neponičí pádem či nárazem, je jeho životnost dlouhá. K udržení dobrého stavu oděvu je důležité provádět jeho pravidelnou údržbu, a to u koženého, textilního i kombinovaného.

U přileb je to s početností značek dosažitelných na českém trhu obdobné jako u oděvů. Mezi nejčastěji označované výrobce patří AGV, AIROH, BIEFFE, UVEX a ARAI. 70 % respondentů uvedlo, že přilbu obměňují jednou za více než pět let, pokud nedojde k pádu ani nárazu. V případě, že by k nehodě došlo, je nutné poškozenou helmu vyměnit okamžitě. Do přileb investuje 42 % jezdců šest až deset tisíc korun, 28 % deset až patnáct tisíc korun, 20 % tři až šest tisíc korun, 6 % patnáct a více korun a pouze 3 % méně než tři tisíce korun. Z cenové hladiny investic do helem je zřejmé, že jezdcům záleží na kvalitě a bezpečnosti. U ochrany hlavy je tato skutečnost velmi důležitá.

Porovnání dvou let 2009 a 2011 sloužilo k získání informací, že situace motocyklových oděvů a příslušenství se během dvou let převratně nezměnila. Některé otázky byly zodpovězeny respondenty z roku 2009 odlišně než letos a jsou uvedeny výše v diskusi výsledků. Z druhé části dotazníku se podařilo získat informace o nejoblíbenějších značkách motooděvů a přileb a frekvenci jejich obměny. Dále také informaci, zda a na jaké části motovýstroje jezdci mají reflexní prvky.

Provedený marketingový výzkum poskytl odpovědi, na jejichž základě je i v tomto druhém případě možné konstatovat, že byly splněny jeho hlavní cíle.

7 ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala popisem bezpečnosti (nebezpečnosti) jízdy na motocyklu, byla doprovázena statistikami a doplněna o základní pravidla bezpečné jízdy.

Následovalo seznámení s jednotlivými částmi motocyklové výstroje a s jejich ochrannou funkcí. Tato část byla doplněna o soupis nejvíce vyskytovaných úrazů při nehodách na motocyklech a o informace, jak pomocí speciálních chráničů daným úrazům předcházet.

V rámci Bakalářské práce byly provedeny dva marketingové průzkumy. První u výrobců a distributorů, druhý u samotných uživatelů motocyklových ochranných oděvů a příslušenství.

Z marketingového průzkumu výrobců a distributorů vyplynulo, že kůže i textil se ve výrobě využívají rovným dílem. Kůže byla respondenty označena za materiál nejbezpečnější. Konkrétně kloaní kůže byla zvolena za nejkvalitnější. Nejvyžívanějším druhem je kůže hovězí, která dosahuje podobných vlastností jako kloaní a je ekonomicky dostupnější. Nejvyžívanější tkaninou byla zvolena Cordura®. Z celkového pohledu byly textilní materiály označeny za variabilnější než materiály kožené a umožňující kombinovatelnost jednotlivých vrstev podle počasí. Propagace motooděvů je nejvíce zaměřena na značku a tradici a cenu. Vzhled a bezpečnostní prvky jsou dle názoru respondentů z řad výrobců a distributorů u uživatelů až na druhém místě. Mezi běžně využívané bezpečnostní prvky patří prvky reflexní, které jsou nejčastěji zakomponovány do oděvů, rukavic, obuvi a přileb. Všechny části motocyklistické výstroje byly označeny respondenty za stejně důležité a pro jezdce nezbytné. Průzkum prokázal, že Česká republika disponuje výrobcí a distributory, kteří se řadí mezi světovou elitu a většina z nich působí na trhu déle než deset let.

Druhý marketingový průzkum mezi uživateli byl rozdělen do dvou částí. První část se zabývala porovnáním odpovědí letošního průzkumu s průzkumem uskutečněným v roce 2009. U většiny odpovědí se vyskytovaly minimální rozdíly, některé odpovědi se

však diametrálně lišily. V roce 2009 více respondentů označilo jako materiál, ze kterého vlastní motooděv, kůži. V roce 2011 oblíbenost kůže ještě vzrostla. Hlavním kritériem při výběru oděvu byla v roce 2009 cena, letos uživatelé uváděli materiál a bezpečnostní prvky. Tento fakt je velmi pozitivní na rozdíl od zjištěné skutečnosti, že oproti roku 2009 ubývá zodpovědných jezdců, kteří používají motocyklovou výstroj na každou jízdu. O symboly údržby také klesl zájem a mnoho z respondentů uvedlo, že je nesledují ani při samotném užívání. Otázky na komfort motocyklistických oděvů podávaly obdobné odpovědi jako v roce 2009.

Druhá část průzkumu mezi uživateli se zabývala otázkami kladenými pouze letošním respondentům. Na českém trhu je k dispozici velké množství značek motocyklistických oděvů, velké oblíbenosti se však těší česká firma PSÍ Hubík s.r.o. U helem získaly nejvíce odpovědí výrobci AGV, AIROH, BIEFFE, UVEX a ARAI. Respondenti nejčastěji označovali četnost obměny oděvů jednou za pět let a přilby jednou za více než pět let. Do nákupu přilby nejvíce jezdců investuje částku šest až deset tisíc korun.

Ačkoliv v porovnávání odpovědí z roku 2009 a roku 2011 k žádné zásadní změně nedošlo, průzkum vedl k zodpovězení několika otázek z letošního roku odlišně než v roce 2009. Všechny odpovědi jsou uvedeny výše v kapitole č. 6. Z druhé části dotazníku se podařilo získat informace o nejoblíbenějších značkách motooděvů a přileb a frekvenci jejich obměny.

Výsledky obou průzkumů poskytly data, na jejichž základě lze konstatovat, že cíle této práce byly splněny.

8 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Základy bezpečné jízdy [online] [cit. 20. 1. 2011] dostupné na internetu: <http://www.suzukibandit.cz/view.php?cisloclanku=2006110001>
- [2] Statistika nehodovosti [online] [cit. 20. 1. 2011] dostupné na internetu: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
- [3] Počty mrtvých motorkářů rostou [online] [cit. 21. 1. 2011] dostupné na internetu: http://zpravy.idnes.cz/pocty-mrtvych-motorkaru-rostou-silne-stroje-si-kupuji-nezkuseni-jezdci-1qm-domaci.asp?c=A080728_214343_ekonomika_abr
- [4] Motorky a nehody [online] [cit. 21. 1. 2011] dostupné na internetu: <http://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/motorky-a-nehody-17761.html>
- [5] Helma Airoh [online] [cit. 13. 3. 2011] dostupné na internetu: <http://www.automotofans.cz/photos/original/airoh-dragon-blade-integralni-moto-helma.jpg>
- [6] NIČ, J.; RAMEŠ, J.: Příloha helmy –*Lebkokryjec*. České motocyklové noviny č. 19, 13. 5. 2010, str. 9
- [7] Moto clothes catalogue 2011 – PSÍ [online] [cit. 20. 3. 2011] dostupné na internetu: <http://www.psihubik.cz/katalog-v-pdf-m510>
- [8] Kožené rukavice [online] [cit. 1. 3. 2011] dostupné na internetu: <http://www.motokombinezy.cz/rukavice.htm>
- [9] SÍMOVÁ, J.: Marketingový výzkum. Liberec: TU Liberec, 2005. s. 121, ISBN 80-7372-014-0

- [10] Cordura [online] [cit. 20. 4. 2011] dostupné na internetu:
<http://www.hannah.cz/cz/materialy/materialy-a-technologie/cordura.html>
- [11] Keprotect® [online] [cit. 20. 4. 2011] dostupné na internetu:
http://www.padana.cz/index.php?id_document=169
- [12] POUR, P.: Příloha motooblečení – *Nejpoužívanější je hovězí, nejlepší kľokan*. České motocyklové noviny č. 29, 22. 7. 2010, str. 12
- [13] GORCZYCA, F.; HELIKAR, I.; SUCHÝ, P.; ŠÍMA, J.: Supermoto katalog oblečení. Praha: Business Media CZ s.r.o. Praha 5, 2010. s. 149, ISBN 978-80-86411-98-9
- [14] MICHALÍK, P.; ROUB, Z.; VRBÍK, Z.: Zpracování diplomové a bakalářské práce na počítači. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2009. s. 67, ISBN 978-80-7043-828-2
- [15] BURSA, P.: Bakalářská práce: Komfort motoristických oděvů a jeho užití v marketingu. Liberec: TU Liberec, 2009. s. 48
- [16] DRAŠAROVÁ, J.; KRUPINCOVÁ, G.: Diplomová práce a bakalářská práce – Formální náležitosti. Liberec: TU Liberec, 2010. s. 14
- [17] Relativní nehodovost [online] [cit. 20. 4. 2011] dostupné na internetu:
http://cs.wikipedia.org/wiki/Relativn%C3%AD_nehodovost
- [18] ČMEJRKOVÁ, S.; DANEŠ, F.; SVĚTLÁ, D.: Jak napsat odborný text. Praha: LEDA, 1999. s. 255, ISBN 80-8592-769-1

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 Přilba.....	15
Obrázek č. 2 Jednodílná kožená kombinéza.....	17
Obrázek č. 3 Dvoudílná kožená kombinéza.....	17
Obrázek č. 4 Textilní bunda.....	18
Obrázek č. 5 Textilní kalhoty.....	18
Obrázek č. 6 Typy rukavic.....	18
Obrázek č. 7 Silniční obuv.....	19
Obrázek č. 8 Keoprotec ®.....	30

Seznam tabulek

Tab. č. 1 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel 2006-2008.....	11
Tab. č. 2 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel 2009.....	12
Tab. č. 3 Počty usmrcených v ČR za rok 2008.....	12
Tab. č. 4 Počty usmrcených v ČR za rok 2009.....	13

Seznam grafů

Graf č. 1 Nejčastější příčiny usmrcení osob při dopravních nehodách zaviněných motocyklisty, 2009.....	13
Graf č. 2 Relativní vývoj usmrcených motocyklistů v jednotlivých měsících, 2010.....	14
Graf č. 3 Vyhodnocení nejčastěji využívaných materiálů při výrobě motooděvů.....	25
Graf č. 4 Vyhodnocení nejbezpečnějšího materiálu.....	26
Graf č. 5 Nejvyužívanější druh kůže při výrobě oděvů.....	26
Graf č. 6 Vyhodnocení nejbezpečnějšího druhu kůže.....	27
Graf č. 7 Nejvíce oceňované vlastnosti kožených ochranných oděvů.....	28
Graf č. 8 Nejvyužívanější tkaniny pro výrobu motooblečení.....	29
Graf č. 9 Nejvíce oceňované vlastnosti textilních ochranných oděvů.....	31
Graf č. 10 Zaměření reklamních kampaní.....	32
Graf č. 11 Využívání reflexních prvků při výrobě oděvů.....	33
Graf č. 12 Nejčastěji vyráběné součásti výstroje s reflexními prvky.....	33
Graf č. 13 Nejdůležitější části oděvu s ohledem na bezpečnost jezdce.....	34
Graf č. 14 Specializace respondentů.....	35
Graf č. 15 Délka působnosti na českém trhu.....	36
Graf č. 16 Mezinárodní působnost firem.....	37
Graf č. 17 Pohlaví respondentů 2011.....	44
Graf č. 18 Věk respondentů 2011.....	44
Graf č. 19 Zkušenosti s motocykly u respondentů v r. 2011.....	45
Graf č. 20 Porovnání počtu žen a mužů v roce 2009 a 2011.....	45
Graf č. 21 Porovnání věku respondentů v roce 2009 a 2011.....	46
Graf č. 22 Preferované materiály motocyklového oblečení.....	46
Graf č. 23 Výběr motooděvu.....	47
Graf č. 24 Častost užívání motooděvů.....	48
Graf č. 25 Symboly údržby.....	48
Graf č. 26 Vyhodnocení vlastností za horkého dne.....	49
Graf č. 27 Vyhodnocení vlastností za deštivého dne.....	49
Graf č. 28 Vyhodnocení vlastností za chladného dne.....	50
Graf č. 29 Vyhodnocení vlastností za mlhy.....	50
Graf č. 30 Vyhodnocení míry pocení za horkého dne.....	51
Ochranné oděvy pro jezdce na motocyklech	65

Graf č. 31 Vyhodnocení míry pocení za deštivého dne.....	51
Graf č. 32 Vyhodnocení míry pocení za chladného dne.....	52
Graf č. 33 Vyhodnocení míry pocení za mlhy.....	53
Graf č. 34 Přítomnost reflexních prvků na motooděvu.....	53
Graf č. 35 Části výstroje s reflexními prvky.....	54
Graf č. 36 Nejužívanější výrobci motooděvů.....	54
Graf č. 37 Častost obměny motooblečení.....	55
Graf č. 38 Nejužívanější výrobci přileb.....	56
Graf č. 39 Častost obměny přilby.....	56
Graf č. 40 Investice do koupě přilby.....	57

Seznam příloh

Příloha 1 Dotazník č. 1 Průzkum ochranných oděvů určených pro bezpečnou jízdu na motocyklech.....	69
Příloha 2 Dotazník č. 2 Průzkum motocyklových oděvů mezi samotnými uživateli.....	73

Příloha č. 1 - Dotazník č. 1

Dotazník č. 1

**Průzkum ochranných oděvů určených pro bezpečnou jízdu
na motocyklech**

1. Jaký materiál je nejčastěji využíván při výrobě motocyklového oblečení?

- ☐ Kůže
- ☐ Textil
- ☐ Kombinace kůže a textilu
- ☐ Oba materiály stejným dílem

2. Který z uvedených materiálů má lepší ochranné vlastnosti s ohledem na bezpečnost?

- ☐ Kůže
- ☐ Textil
- ☐ Každá z uvedených variant vyniká jinými bezpečnostními vlastnostmi
- ☐ V současné době mezi nimi není rozdíl

3. Jaký druh kůže je při výrobě v současné době nejvyžívanější?

- ☐ Klokání
- ☐ Hovězí
- ☐ Vepřová
- ☐ Skopová
- ☐ Kozí
- ☐ Syntetická
- ☐ Jiná varianta – prosím, uveďte:

4. Jaký druh kůže je pro jezdce nejbezpečnější?

- ☐ Klokání
- ☐ Hovězí
- ☐ Vepřová
- ☐ Skopová
- ☐ Kozí
- ☐ Syntetická

- ☐ Jiná varianta – prosím, uveďte:

5. Jaké jsou nejvíce oceňované vlastnosti u kožených ochranných oděvů?

- ☐ Mechanická odolnost a vysoká životnost
☐ Vzhled
☐ Pohodlnost oděvu
☐ Nepromokavost
☐ Odolnost vůči ohni
☐ Odvod potu
☐ Všechny tyto vlastnosti
☐ Žádná z těchto vlastností

6. Která tkanina je při výrobě v současné době nejvyužívanější?

- ☐ Dynatec®-Dynafil®
☐ Cordura®
☐ Denim-Cotone jeans
☐ Keprotec®-D-Stone®
☐ Jiná tkanina – prosím, uveďte:
☐ Všechny tkaniny stejným dílem

7. Jaké jsou nejvíce oceňované vlastnosti u textilních ochranných oděvů?

- ☐ Mechanická odolnost a vysoká životnost
☐ Vzhled
☐ Pohodlnost oděvu
☐ Nepromokavost
☐ Odolnost vůči ohni
☐ Odvod potu
☐ Všechny tyto vlastnosti
☐ Žádná z těchto vlastností

8. Na kterou složku se především nyní zaměřujete v reklamách ochranných oděvů?

- ☐ Bezpečnostní prvky

- ☐ Vzhled
- ☐ Cena
- ☐ Značka a tradice

9. Využíváte k výrobě ochranných oděvů pro motocyklové jezdce reflexních prvků?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

10. Pokud ano, na které součásti motocyklové výstroje nejčastěji?

- ☐ Přilba
- ☐ Oblečení
- ☐ Rukavice
- ☐ Obuv
- ☐ Chrániče
- ☐ Jiné – prosím, uveďte:

11. Která část samotného oděvu je z hlediska bezpečnosti jezdce při pádu či nárazu tou nejdůležitější?

- ☐ Kalhoty – nohavice
- ☐ Kalhoty sedací a přední část
- ☐ Bunda - rukávy
- ☐ Bunda – přední část
- ☐ Bunda – zadní část
- ☐ Všechny části jsou stejně důležité
- ☐ Jiná část – prosím, uveďte:

12. Na jakou část výstroje se především při výrobě či prodeji specializujete?

- ☐ Přilba
- ☐ Oblečení
- ☐ Rukavice
- ☐ Obuv
- ☐ Chrániče
- ☐ Jiné – prosím, uveďte:

13. Název výrobce (nepovinný údaj):

☐

14. Jak dlouho působíte na českém trhu?

- ☐ 0-1 rok
- ☐ 1-5 let
- ☐ 5-10 let
- ☐ 10 let a více

15. Vyrábíte či prodáváte v zahraničí?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

Vážený respondente,
děkuji Vám za projevenou ochotu při vyplňování tohoto dotazníku.

Příloha č. 2 - Dotazník č. 2

Dotazník č. 2

Průzkum motocyklových oděvů mezi samotnými uživateli

1. Jaký typ motooděvu preferujete?

- ☐ Kůže
- ☐ Textil
- ☐ Kombinace kůže a textilu

2. Podle čeho si motooděv vybíráte?

- ☐ Značka
- ☐ Materiál
- ☐ Cena
- ☐ Doporučení v prodejně
- ☐ Doporučení známého
- ☐ Ochranné vlastnosti
- ☐ Jiné, prosím uveďte:

3. Jak často používáte oblečení při jízdě?

- ☐ Často – použití při každé jízdě, i za roh
- ☐ Někdy – jen na delší cestu
- ☐ Vůbec - nepoužívám

4. Hledíte při výběru oblečení na symboly údržby?

- ☐ Ano
- ☐ Ne
- ☐ Až při samotném užívání

5. Jaký je Váš věk?

- ☐ 15 – 20 let
- ☐ 21 – 30 let

- ☐ 31 – 50 let
☐ nad 51 let

6. Jakého jste pohlaví?

- ☐ Muž
☐ Žena

7. Jak byste hodnotil(a) Váš oděv za:

	horkého dne	deštivého dne	chladného dne	za mlhy
mírné teplo (určité oblasti na těle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
teplo (teplo po celém těle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
horko (celkové přehřátí)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mírné chladno (lokální mrazení)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zima (mrazení po celém těle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tuhnutí (prochlazení, ochrom. pohyb)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Pozn. Ke každému dni zakřížkujte pouze jednu z variant teploty.</i>				

8. Jak byste hodnotil(a) Váš oděv za:

	horkého dne	deštivého dne	chladného dne	za mlhy
mírné pocení (určité oblasti na těle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
střední pocení (vlhko po celém těle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
intenzivní pocení (celkové pocení)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Pozn.: Ke každému dni zakřížkujte pouze jednu z variant vlhkosti.</i>				

9. Máte na Vašem motooděvu či příslušenství nějaké reflexní prvky?

- ☐ Ano
☐ Ne

10. Pokud ano, na které součásti Vaší motocyklové výstroje?

- ☐ Přilba

- ☐ Oblečení
- ☐ Rukavice
- ☐ Obuv
- ☐ Chrániče
- ☐ Jiné – prosím, uveďte:

11. Od jakého výrobce vlastníte Váš motooděv?

- ☐ PSÍ HUBÍK s.r.o.
- ☐ DAINESE
- ☐ NERVE
- ☐ MBW
- ☐ 4SR
- ☐ ALPINESTARS
- ☐ ARLEN NESS
- ☐ FORBIKERS
- ☐ FURYGAN
- ☐ iXS
- ☐ NAZRAN
- ☐ SPYKE
- ☐ Jiný – prosím, uveďte:

12. Jakou částku jste investovali do nákupu přilby?

- ☐ 500 – 3 000 Kč
- ☐ 3 001 – 6 000 Kč
- ☐ 6 001 – 10 000 Kč
- ☐ 10 001 – 15 000 Kč
- ☐ 15 000 Kč a více

12. Název výrobce Vaší přilby:

- ☐ AGV
- ☐ AIROH
- ☐ ARAI
- ☐ BIEFFE

- ☐ GIVI
- ☐ LAZER
- ☐ NITRO
- ☐ NOLAN
- ☐ OSBE
- ☐ SHARK
- ☐ UVEX
- ☐ SHOEI
- ☐ SPIDI
- ☐ SUOMY
- ☐ Jiný, prosím uveďte:

13. Jak dlouho jezdíte na motocyklu?

- ☐ 0-1 rok
- ☐ 1-5 let
- ☐ 5-10 let
- ☐ 10 let a více

14. Jak často měníte přilbu s ohledem na její životnost?

- ☐ každé tři roky
- ☐ každých pět let
- ☐ po více než pěti letech

15. Jak často měníte Vaše motooblečení?

- ☐ každý rok
- ☐ každých pět let
- ☐ po více než pěti letech

Vážený respondente,
děkuji Vám za projevenou ochotu při vyplňování tohoto dotazníku.